

7 Febbraio 2016



Aviosuperficie BAIALUPO

Le nuove Regole dell'Aria Italiane (RAIT)

La revisione della TMA di Milano



Chiariamo subito: Ai basici è vietato usare radio e trasponder?

Esiste una interpretazione dell' ENAV dell' art. 743 del Codice della Navigazione secondo la quale ENAV *non è tenuta a fornire* al VDS i servizi del traffico aereo.
Per questo avere radio e trasponder non era un obbligo.

Col DPR133/2010 viene introdotto per gli avanzati il diritto ad avere i servizi del traffico aereo, per ottenere i quali è obbligatorio avere radio e trasponder.

Per avere la radio a bordo è necessaria la Licenza di Stazione Radio Aeronautica

Per poterla utilizzare è necessario avere il Certificato di Fonia, il PPL o l'abilitazione alla fonia per il VDS

Non c'è traccia di alcuna norma che vieti agli apparecchi «basici» di avere radio e trasponder.

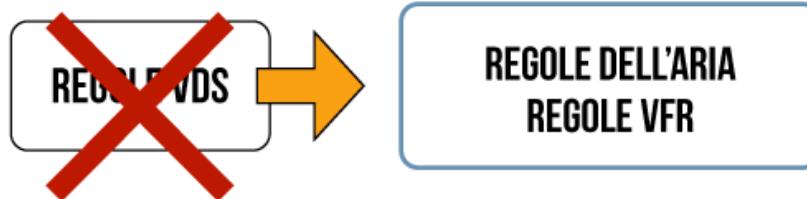
dal DPR404 al DPR133: i basici, gli avanzati, i piloti avanzati



STESO CIELO = STESSE REGOLE

DPR133/2010 art.9

*L'attività di volo con apparecchi VDS, è svolta in conformità delle **regole del volo a vista diurno, delle regole dell'aria e degli altri regolamenti applicabili agli spazi aerei impegnati**, emanati dall'ENAC e, in ogni caso, fuori dalle nubi ed in condizioni meteorologiche e di visibilità tali da consentire il continuo riferimento visivo con il suolo, l'acqua, gli ostacoli e l'eventuale presenza di ogni altro tipo di traffico aereo.*



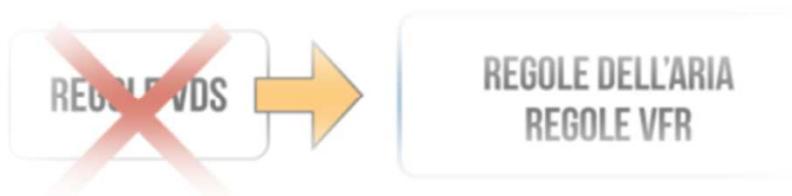
dal DPR404 al DPR133: i basici, gli avanzati, i piloti avanzati



STESO CIELO = STESSE REGOLE

DPR133/2010 art.9

L'attività di volo con apparecchi VDS, è svolta in conformità delle regole del volo a vista diurno, delle regole dell'aria e degli altri regolamenti applicabili agli spazi aerei impegnati, emanati dall'ENAC e, in ogni caso, fuori dalle nubi ed in condizioni meteorologiche e di visibilità tali da consentire il continuo riferimento visivo con il suolo, l'acqua, gli ostacoli e l'eventuale presenza di ogni altro tipo di traffico aereo.

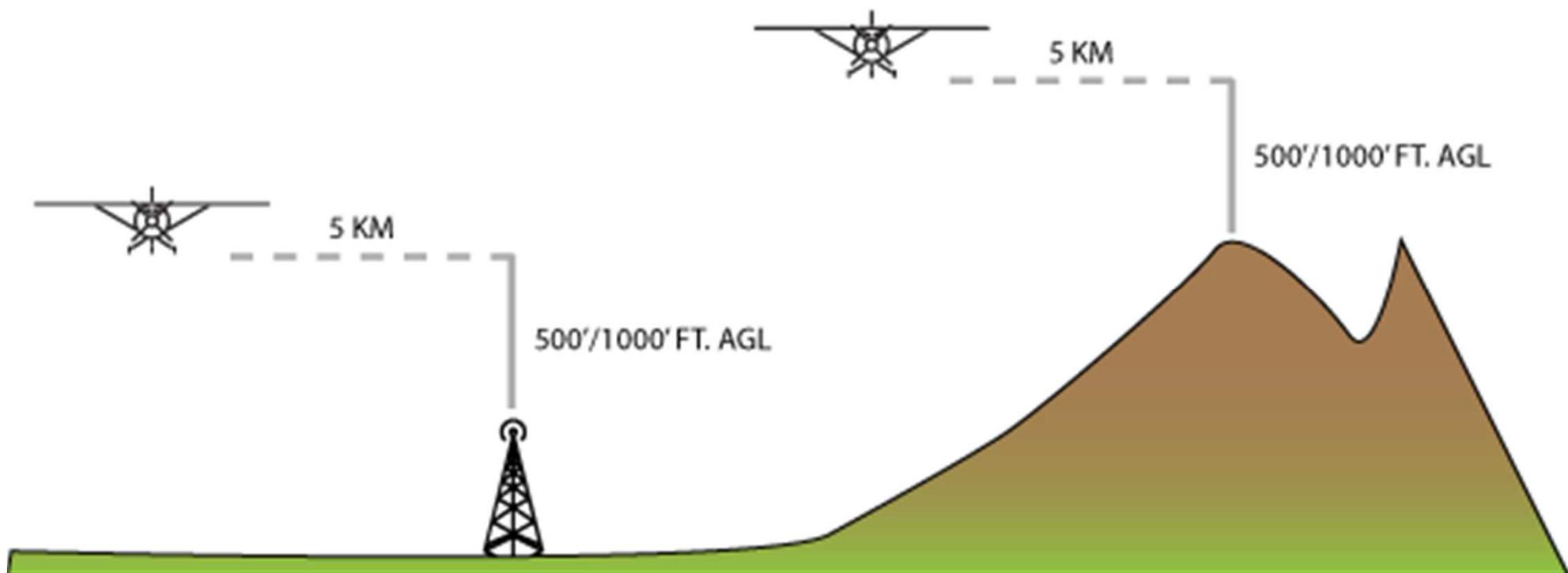


Non del tutto! Ci sono una serie di eccezioni e limitazioni, diverse per Basici e Avanzati!



BASICI

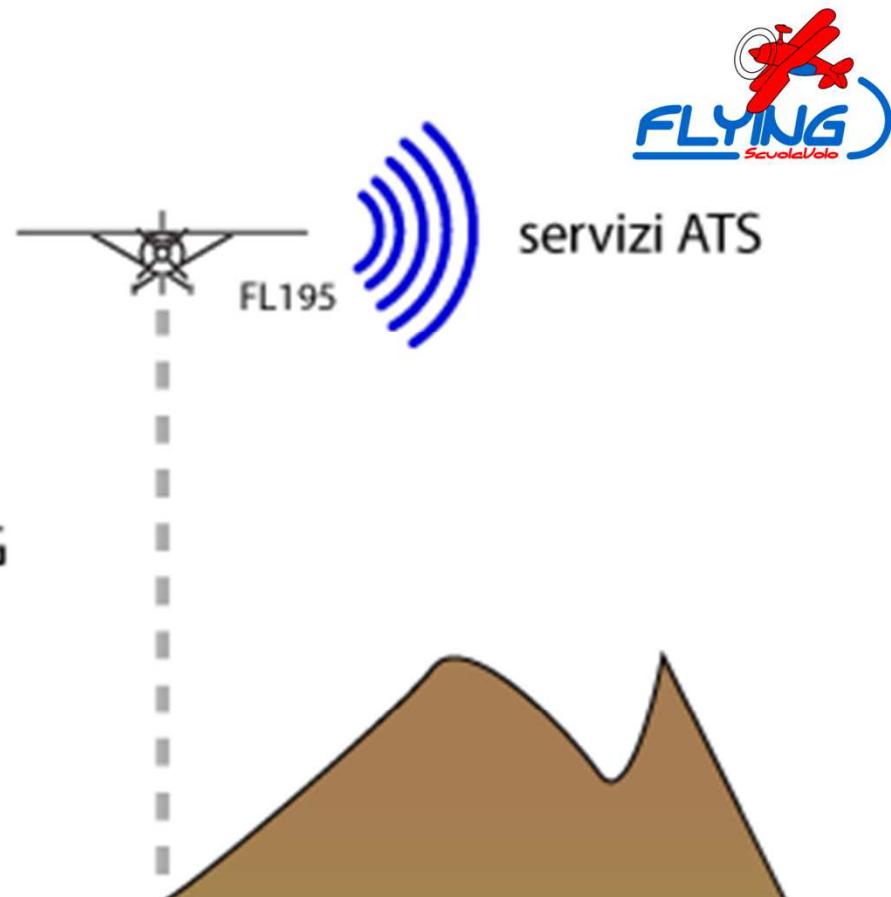
SPAZIO AEREO NON CONTROLLATO



AVANZATI

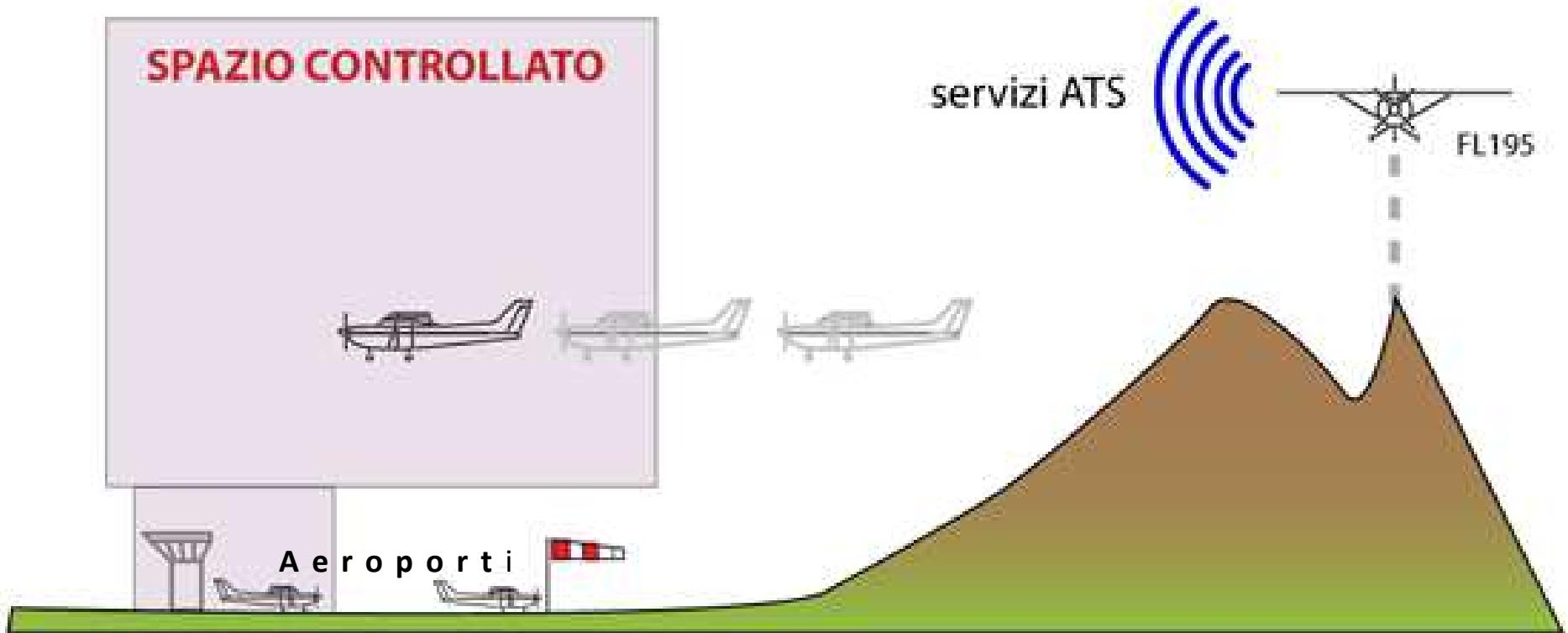
SPAZIO AEREO NON CONTROLLATO

LIMITI VFR IN SPAZIO G





APPARECCHIO AVANZATO + PILOTA AVANZATO



Dicevamo...



STESSO CIELO = STESSE REGOLE

Principio che vale per tutta l'Europa!

Nel 2012 vengono pubblicate le SERA: Standardised European Rules of the AIR

Ogni paese deve adottarle e armonizzare i propri regolamenti nazionali entro la fine del 2014

Nel Novembre 2014 vengono pubblicate le RAIT con una revisione... «discutibile»

Nel Maggio 2015, grazie anche alle pressioni e la consulenza di AOPA, vengono pubblicate le RAIT con una revisione migliorativa e con importanti novità per tutto il VDS

Cosa è cambiato?



AIP sezione ENR

ANNESSO 2 Capitolo 4, 4.1, 4.3

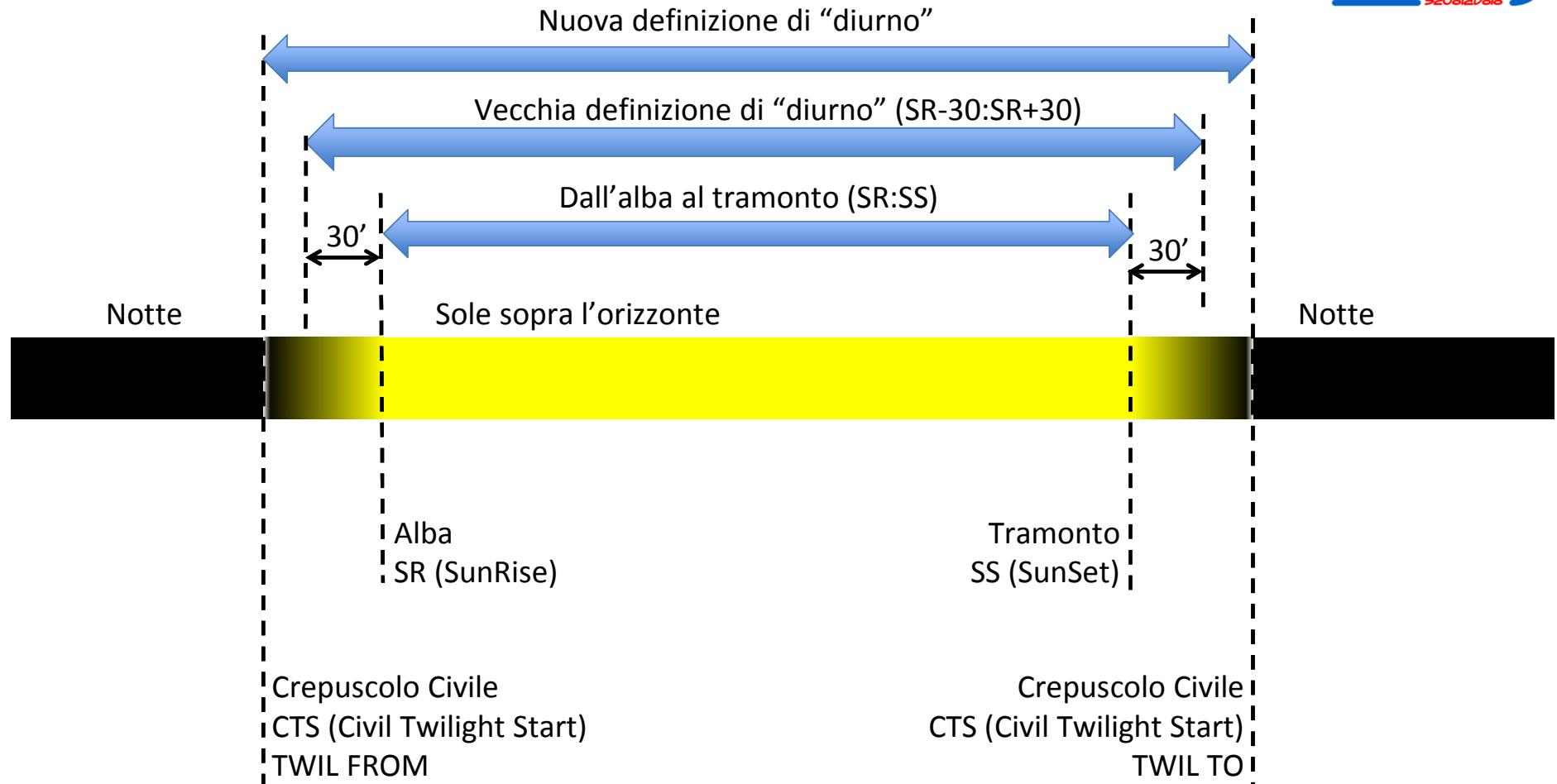
1 REGOLE VFR

1.1 Applicabilità

Le regole di seguito riportate si applicano ai voli condotti di giorno secondo le regole del volo a vista.

Per voli condotti di giorno si intendono quei voli condotti dall'inizio del crepuscolo mattutino civile alla fine del crepuscolo serale civile, secondo le effemeridi della località considerata.

Il **crepuscolo civile** serale comprende il periodo che intercorre tra il tramonto del Sole e l'istante in cui esso raggiunge la distanza zenitale di 96° (-6° dall'orizzonte), momento nel quale inizia il crepuscolo nautico. Al mattino il crepuscolo civile comprende il periodo che intercorre tra l'istante in cui il Sole raggiunge la distanza zenitale di 96° (-6° dall'orizzonte) e la sua levata. **In questo intervallo è possibile distinguere chiaramente gli oggetti circostanti e condurre attività all'aperto senza utilizzare illuminazione supplementare.**





Per la maggior parte dell'anno:

- A Roma (poco meno di 42°N) il crepuscolo civile cade a 30min. dal tramonto ± 3min.
- A Francoforte (circa 50°N) il crepuscolo cade tra 34 e 45 min. dopo il tramonto
- A Vilnius o Copenhagen (circa 55°N) il crepuscolo cade tra 38 e oltre 60min. dopo il tramonto
- A Cipro, Malta o nell'isola di Creta (circa 35°N) il crepuscolo cade a meno di 30min.

Cosa è cambiato?



AIP sezione ENR

1 ORGANIZZAZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLO SPAZIO AEREO ATS

Lo spazio aereo italiano è classificato, secondo gli standard ICAO, nelle classi: A, C, D, E e G. Le classi B e F sono adottate ma non implementate.

NOTE

- (1) Gli spazi aerei (diversi da aree P/R/D/TSA/CBA) in cui i Servizi ATS non sono forniti con orario H24, al di fuori degli orari di effettiva attivazione dei suddetti Servizi, assumeranno la classificazione e organizzazione dello spazio aereo in cui sono compresi.**
- (2) Le aree R/D/TSA/CBA durante l'orario di servizio, specificato in ENR 5, non sono classificate. Ciò nonostante, lo spazio aereo relativo alle aree di cui sopra, al di fuori dell'orario di servizio o di effettiva attivazione (ancorché parziale), assumerà la classificazione ed organizzazione dello spazio aereo in cui tali aree sono lateralmente e/o verticalmente incluse.**

Il CTR di Piacenza, dal Venerdì sera al lunedì mattina è spazio G (salvo NOTAM) e può essere impegnato anche dai basici

Le aree R e D (al di fuori dei CTR), quando non attive, sono spazio G e possono essere impegnato anche dai basici

TSA: Temporary Segregated Area

CBA: Cross Border Area

Cosa è cambiato?



RAIT.8015 Assunzione di responsabilità da parte del richiedente l'autorizzazione

Con la richiesta e/o l'accettazione di un'autorizzazione o di un'istruzione ATC, il Pilota Responsabile assume la responsabilità in ordine alla sussistenza di tutte le condizioni tecniche, operative e amministrative, necessarie alle operazioni dell'aeromobile a terra ed in volo, direttamente riconducibili all'equipaggio e/o all'aeromobile stesso.

Un CTA a cui chiedete un'autorizzazione non ha l'obbligo di verificare se l'apparecchio e il pilota sono qualificati avanzati.

Cosa è cambiato?

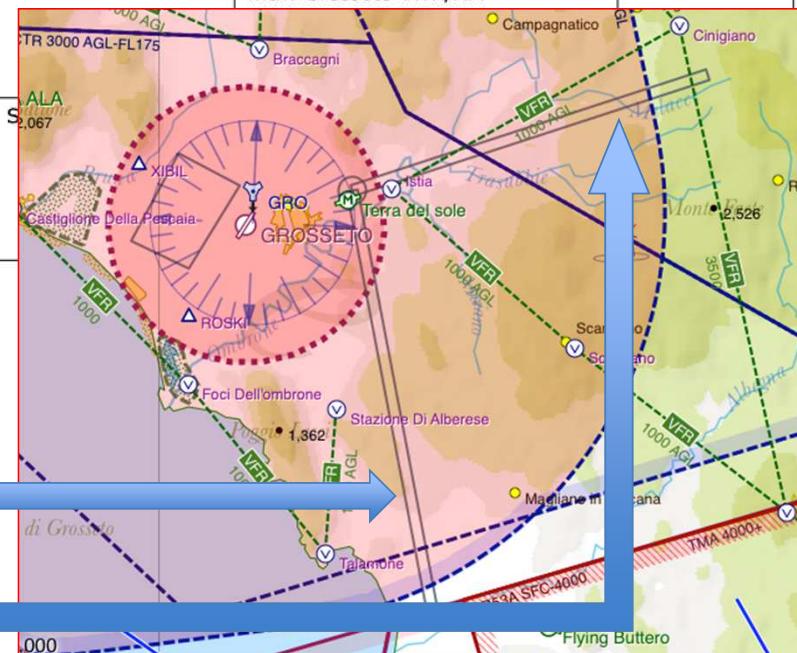


RAIT.5007 Quote per il volo da diporto o sportivo

- a) In applicazione del comma 3 dell'articolo 9 del Decreto del presidente della repubblica 9 luglio 2010, n. 133 concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo si applicano le seguenti quote:
 - 1) salvo diversa autorizzazione dell'ENAC, sentito il fornitore di servizi di traffico aereo competente, l'attività di volo effettuata con gli apparecchi di cui all'articolo 2, lettera b), è consentita in accordo dalle quote minime previste da SERA.5005.f) fino ad **un'altezza massima di 1000 piedi** dal terreno, determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 5000 metri;
(le regole dell'aria impongono a tutti una altezza MINIMA di 500', elevati ad ALMENO 1000' sopra i centri abitati e a meno di 100mt dalla linea di costa delle spiagge , dal 1 giugno al 30 settembre)
 - 2) nel caso di zone per attività VDS esistenti all'entrata in vigore del regolamento SERA, nelle quali non sia possibile elevare la quota massima oltre il limite di 500 piedi, la quota minima per l'attività VDS può essere ridotta a 300 piedi, determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 150 metri.



Limiti laterali Lateral limits	Limiti verticali Vertical limits	Periodi di attività Periods of activity	Note Remarks	Validità fino a Validity till
1	2	3	4	5
Ombrone Area Cerchio di raggio/Circle of radius 0.5NM centrat su/centred on: 42°46'49"N 011°09'32"E	500ft AGL SFC	SAT-SUN, HOL SR-SS	1) Attività soggetta a coordinamento con\Activity subject to coordination with: Grosseto TWR/APP 2) Aut. (Aero Club Grosseto)	31/12/2015
Ombrone Corridor East Corridoio 0.5 NM di larghezza congiungente i punti/corridor 0.5 NM wide joining following points: 42°46'49"N 011°09'32"E 42°51'00"N 011°27'00"E	1000ft AGL SFC	SAT-SUN, HOL SR-SS	1) Attività soggetta a coordinamento con\Activity subject to coordination with: Grosseto TWR/APP	31/12/2015
Ombrone Corridor South Corridoio 0.5 NM di larghezza congiungente i punti/corridor 0.5 NM wide joining following points: 42°46'49"N 011°09'32"E 42°31'30"N 011°13'30"E	500ft AGL SFC			



- 2) nel caso di zone per attività VDS esistenti all'entrata in vigore del regolamento SERA, nelle quali non sia possibile elevare la quota massima oltre il limite di 500 piedi, la quota minima per l'attività VDS può essere ridotta a 300 piedi, determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 150 metri.

Cosa è cambiato?



RAIT.6005 TMZ "Italia"

- a) Devono essere equipaggiati con un transponder che abbia capacità minima di Modo A e di Modo C:
- 1) tutti gli aeromobili che operano nelle FIR Italiane spazio aereo italiano di Classe A, B, C, D, ed E;
 - 2) tutti i velivoli gli elicotteri e gli **apparecchi VDS avanzati** che operano nello spazio aereo italiano in qualunque classe di spazio aereo.

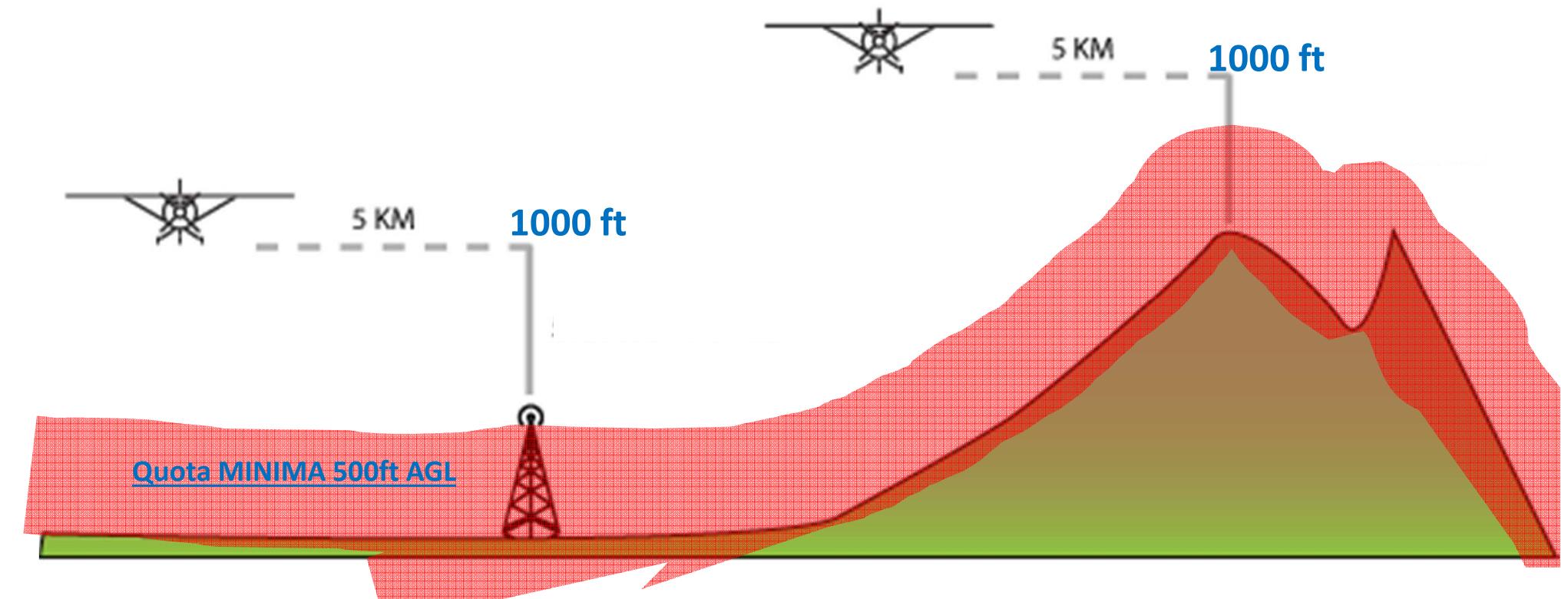
Un apparecchio qualificato Avanzato deve sempre tenere il Trasponder acceso in modo A e C (ALT) codice 7000 (se non diversamente istruito)



BASICI

Tutti i giorni

SPAZIO AEREO NON CONTROLLATO



AVANZATI

SPAZIO AEREO NON CONTROLLATO

Tutti i giorni

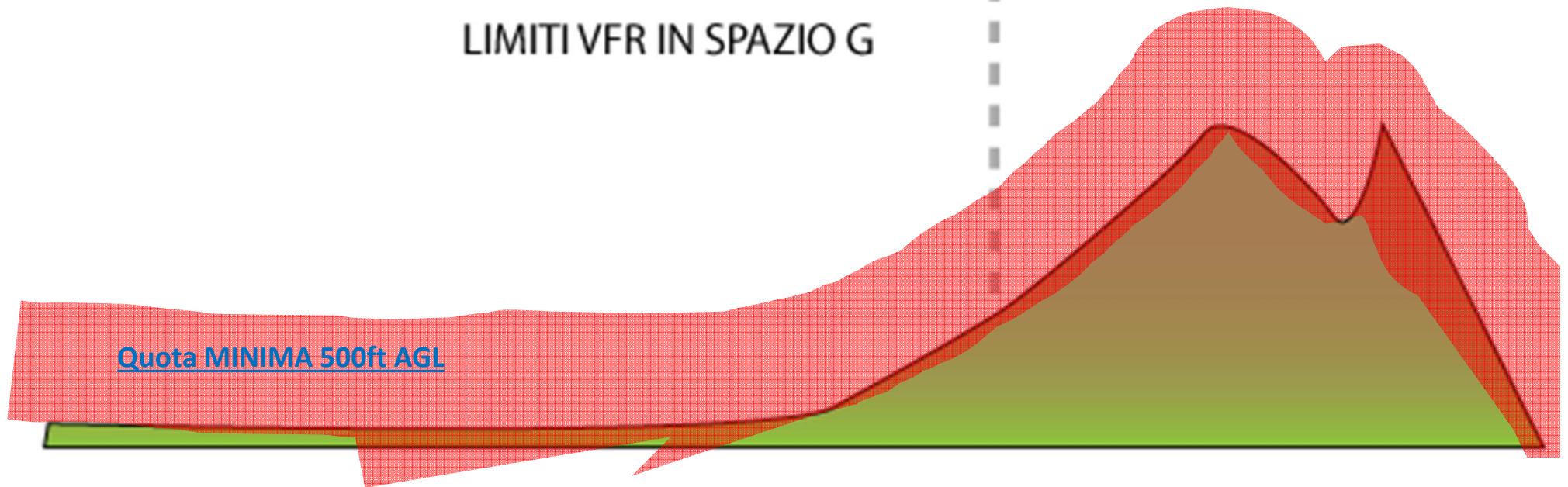


servizi ATS

Trasponder sempre acceso!

LIMITI VFR IN SPAZIO G

Quota MINIMA 500ft AGL



Tutti i giorni

APPARECCHIO AVANZATO + PILOTA AVANZATO



Trasponder sempre acceso!

SPAZIO CONTROLLATO

Obbligo piano di
volo «abbreviato»

Quota MINIMA 500ft AGL

servizi ATS

FL195

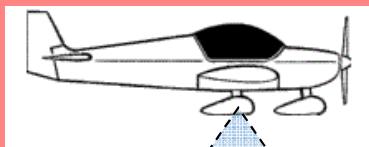




Perché dobbiamo volare sopra i 500 piedi?

Il cono di massima
efficienza.

500ft AGL





Il Piano di Volo «ABBREVIATO»



Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Miti, leggende & (qualche) verità
delle nuove Regole dell'Aria Europee



VDS basici



VDS avanzati



Aviazione
Generale



Con contributi di:

Rinaldo Gaspari

Giacomo Gazzotti

Roberto Ragazzoni



Radiotelefonia Aeronautica

AeroClub Rovigo



Corso 2015 – Lezione 8



Definizioni

(10) A norma dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento quadro (CE) n. 549/2004, il regolamento quadro per l'istituzione del cielo unico europeo non contempla operazioni e addestramento militari.

(11) L'attuale procedura per modificare le norme e pratiche raccomandate dell'ICAO nell'ambito della Convenzione di Chicago non è presa in esame dal presente regolamento.

(12) L'ampliamento della competenza dell'ESA per includere la sicurezza della gestione del traffico aereo comporta la coerenza tra l'elaborazione di norme di attuazione ai sensi dei regolamenti (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 216/2008.

(13) Al fine di assicurare la coerenza tra il recepimento delle disposizioni dell'allegato 2 della Convenzione di Chicago esposte nel presente regolamento e le future disposizioni provenienti da altri allegati alla Convenzione di Chicago,

Articolo 2 Definizioni

AI fini del presente regolamento si intende per:

1) «accuratezza», grado di corrispondenza tra valore stimato o misurato e valore reale;

2) accordo ADS-C, accordo che stabilisce le condizioni per il riporto dei dati ADS-C (ossia i dati richiesti dall'ente ATS e la frequenza dei riporti ADS-C che devono essere concordati prima di utilizzare l'ADS-C nella fornitura dei servizi del tracce);

3) «spazio aereo
finito oppure
abile il servizio»

4) «tratta a se
è disponibile»

6) «aeroporto», area delimitata su terra o acqua (comprendente gli edifici, le installazioni e gli impianti) o su una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata in tutto o in parte all'arrivo, alla partenza e al movimento di superficie di aeromobili;

13.10.2012

IT

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

L 281 | 3

5) «volo acrobatico», volo nel corso del quale un aeromobile effettua intenzionalmente manovre che comportano un cambiamento brusco di assetto, un assetto inusuale o una variazione inusuale della velocità, non necessarie durante il volo ordinario o durante l'addestramento per le licenze o le abilitazioni che non siano l'abilitazione al volo acrobatico;

6) «aeroporto», area delimitata su terra o acqua (comprendente gli edifici, le installazioni e gli impianti) o su una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata in tutto o in parte all'arrivo, alla partenza e al movimento di superficie di aeromobili;

16) «velivolo», aerodina ad ali fisse provvista di motopropulsore la quale trae la propria sostentazione dalle forze aerodinamiche che si generano principalmente sulle ali;

17) «impianto di prevenzione delle collisioni in volo (ACAS), impianto di bordo dell'aeromobile basato su segnali emessi da un trasponder (interrogatore/risponditore) di un SSR radar di sorveglianza secondario), che opera indipendentemente da apparati a terra per fornire ai piloti avvisi di potenziale conflitto di traffico con altri aeromobili equipaggiati con trasponder SSR;

18) «aeromobile», s'intende ogni macchina che può trarre sostentazione nell'atmosfera da reazioni dell'aria diverse da

Per il SERA e le Regole dell'Aria
(ma solo in questi ambiti) le
Aviosuperficie (come la nostra)
Sono indicate con il termine
“AEROPORTI”



Radiotelefonia Aeronautica

AeroClub Rovigo



Corso 2015 – Lezione 8



(10) A norma dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento quadro (CE) n. 549/2004, il regolamento quadro per l'istituzione del cielo unico europeo non contempla operazioni e addestramento militari.

(11) L'attuale procedura per modificare le norme e pratiche raccomandate dell'ICAO nell'ambito della Convenzione di Chicago non è presa in esame dal presente regolamento.

Articolo 2 Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «accuratezza», grado di corrispondenza tra valore stimato o misurato e valore reale;
- 2) accordo ADS-C, accordo che stabilisce le condizioni per il riporto dei dati ADS-C (ossia i dati richiesti dall'ente ATS e la frequenza dei riporti ADS-C che devono essere inviati prima di utilizzare l'ADS-C nella fornitura dei dati).

Definizioni

1. In aggiunta alle definizioni contenute nell'articolo 2 del regolamento 923/2012, ai fini dell'applicazione delle regole dell'aria nello spazio aereo di cui all'articolo 1.2, si intende per:
- a. «zona montagnosa», area in cui si modifica il profilo orografico nella quale la variazione di elevazione del terreno supera 3000 ft entro una distanza di 10 NM.

cambiamenti
una variazione inusuale della
altezza del terreno rispetto al
livello del mare, comparsa durante
il volo ordinario o durante l'addestramento al
volo acrobatico;

6) «aeroponto», area delimitata su terra o acqua (compren-
dente gli edifici, le installazioni e gli impianti) o su una
struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata in
tutto o in parte all'arrivo, alla partenza e al movimento
di superficie di aeromobili;

impianti
emessi da un traspondere
un SSR radar di sorveglianza secondaria;
dipendentemente da apparati a terra per fornire ai piloti
avvisi di potenziale conflitto di traffico con altri aeromo-
bili equipaggiati con transponder SSR;

18) «aeromobile», s'intende ogni macchina che può trarre so-
stentazione nell'atmosfera da reazioni dell'aria diverse da

Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- a) In applicazione di SERA.4001(a), e limitatamente ai voli di cui al comma SERA.4001.b.1, è consentita la presentazione di un piano di volo abbreviato per voli VFR che:
- 1) operano all'interno di un CTR o 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 una ATZ controllata per atterrare in un aeroporto ubicato all'interno di tali spazi aerei;
 - 4) attraversano una o più porzioni di spazio aereo controllato contigue.

Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

a) In applicazione di SERA.4001(a), e limitatamente ai voli di cui al comma SERA.4001.b.1, è consentita la presentazione di un piano di volo abbreviato per voli VFR che:

- 1) operano all'interno di un CTR o ATZ controllata senza mai uscire dallo spazio aereo controllato;
- 2) decollano da un aeroporto ubicato all'interno di un CTR o di un ATZ controllata per uscire dallo spazio aereo controllato;
- 3) entrano in un CTR o una ATZ controllata per atterrare in all'interno di tali spazi aerei;
- 4) attraversano una o più porzioni di spazio aereo controllato contig



Il caso del vecchio *RIDOTTO*

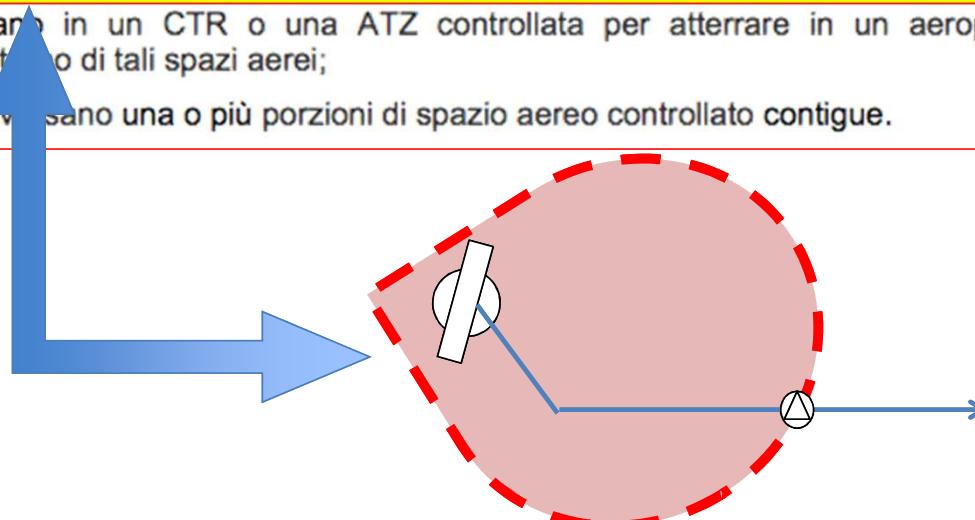
Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- a) In applicazione di SERA.4001(a), e limitatamente ai voli di cui al comma SERA.4001.b.1, è consentita la presentazione di un piano di volo abbreviato per voli VFR che:
- 1) operano all'interno di un CTR o 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; **(This item is highlighted in yellow)**
 - 3) entrano in un CTR o una ATZ controllata per atterrare in un aeroporto ubicato all'interno di tali spazi aerei;
 - 4) attraversano una o più porzioni di spazio aereo controllato contigue.



Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- a) In applicazione di SERA.4001(a), e limitatamente ai voli di cui al comma SERA.4001.b.1, è consentita la presentazione di un piano di volo abbreviato per voli VFR che:
 - 1) operano all'interno di un CTR o 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 una ATZ controllata per atterrare in un aeroporto ubicato all'interno di tali spazi aerei;
 - 4) attraversano una o più porzioni di spazio aereo controllato.



“Aeroporto”
significa anche
aviouperficie

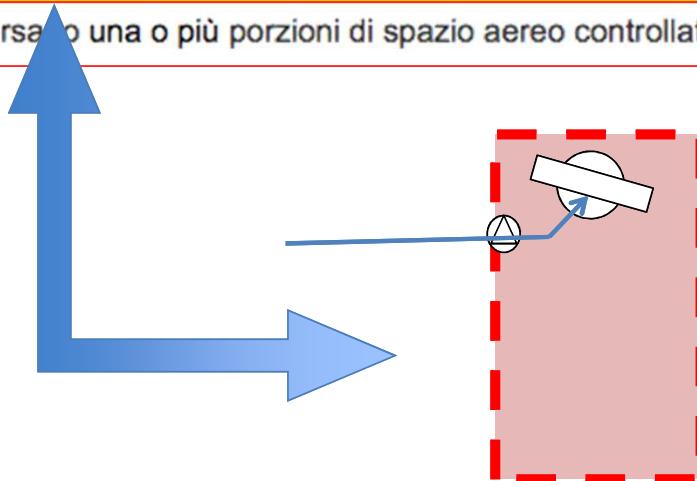
Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- a) In applicazione di SERA.4001(a), e limitatamente ai voli di cui al comma SERA.4001.b.1, è consentita la presentazione di un piano di volo abbreviato per voli VFR che:
- 1) operano all'interno di un CTR o 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 una ATZ controllata per atterrare in un aeroporto ubicato all'interno di tali spazi aerei;
 - 4) attraversano una o più porzioni di spazio aereo controllato contigue.



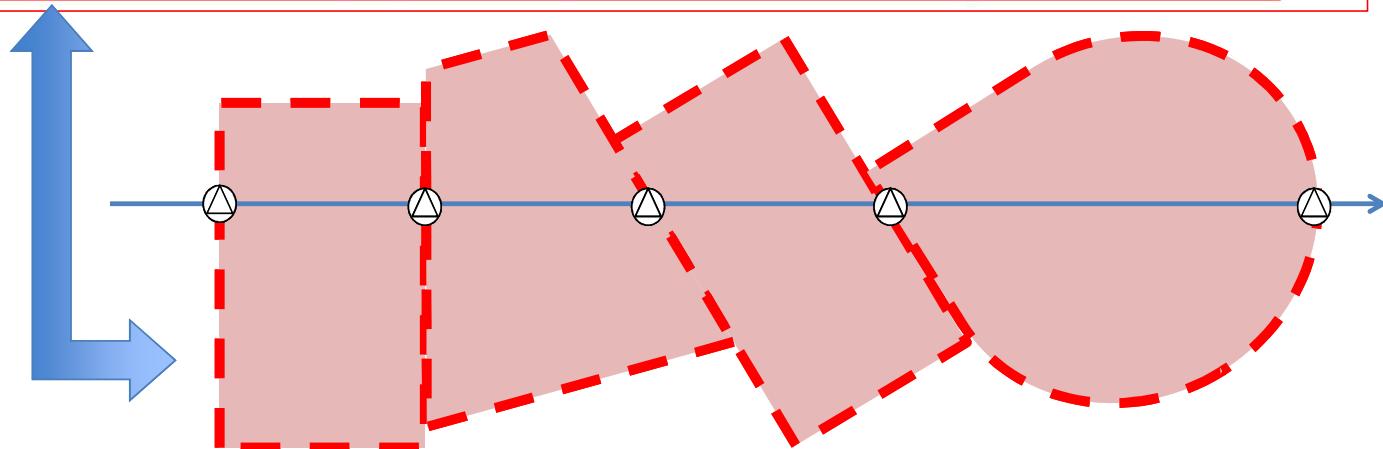
Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- a) In applicazione di SERA.4001(a), e limitatamente ai voli di cui al comma SERA.4001.b.1, è consentita la presentazione di un piano di volo abbreviato per voli VFR che:
 - 1) operano all'interno di un CTR o 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 una ATZ controllata per atterrare in un aeroporto ubicato all'interno di tali spazi aerei;
 - 4) attraversano una o più porzioni di spazio aereo controllato contigue.



Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- b) Il piano di volo abbreviato viene presentato in radiotelefonia :
- 1) all'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati,
 - 2) 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 punto precedente
o per via telematica quando sono disponibili strumenti e servizi di supporto autorizzati dall'ENAC.

Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



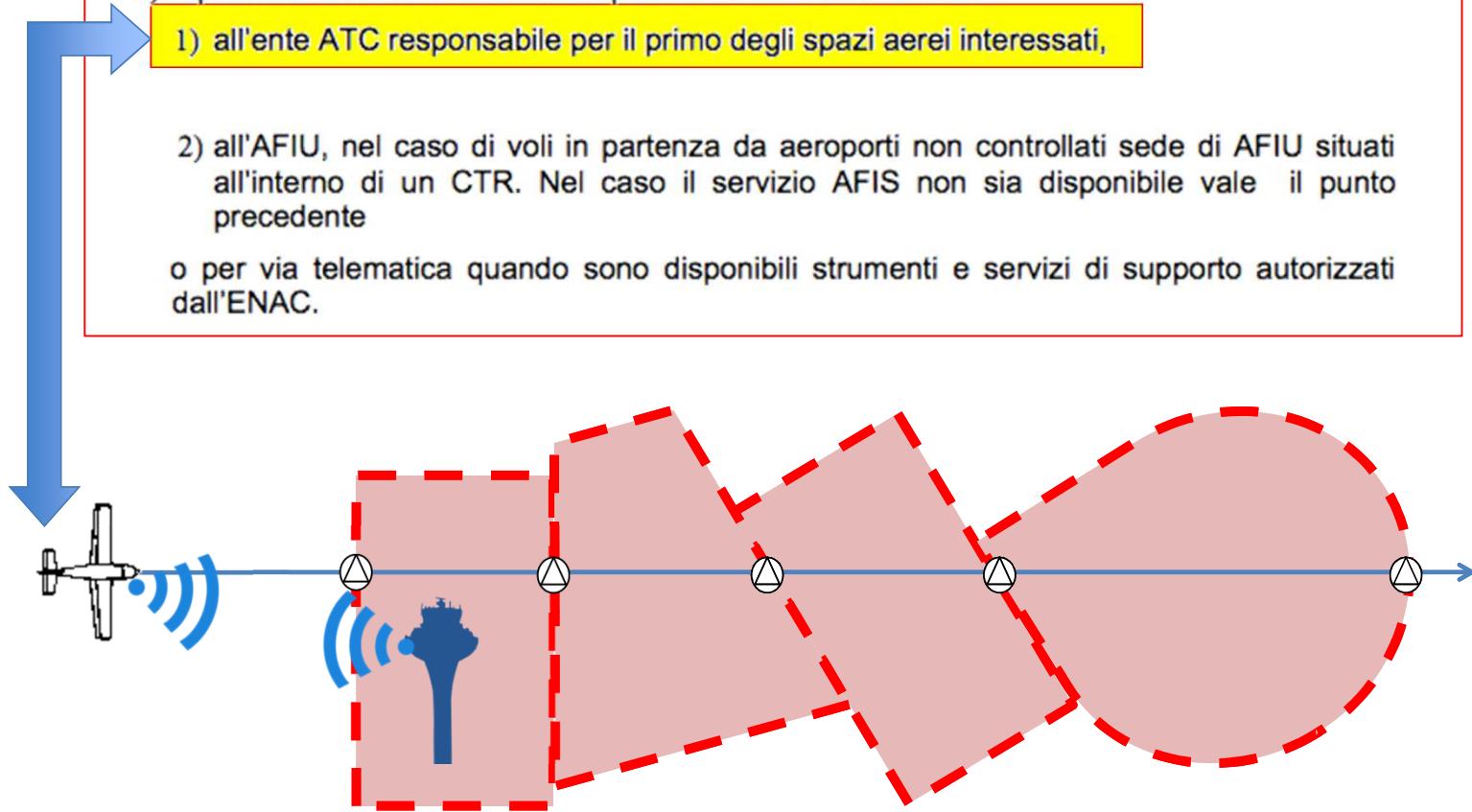
RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

b) Il piano di volo abbreviato viene presentato in radiotelefonia :

1) all'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati,

2) 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 punto precedente

o per via telematica quando sono disponibili strumenti e servizi di supporto autorizzati dall'ENAC.



Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee

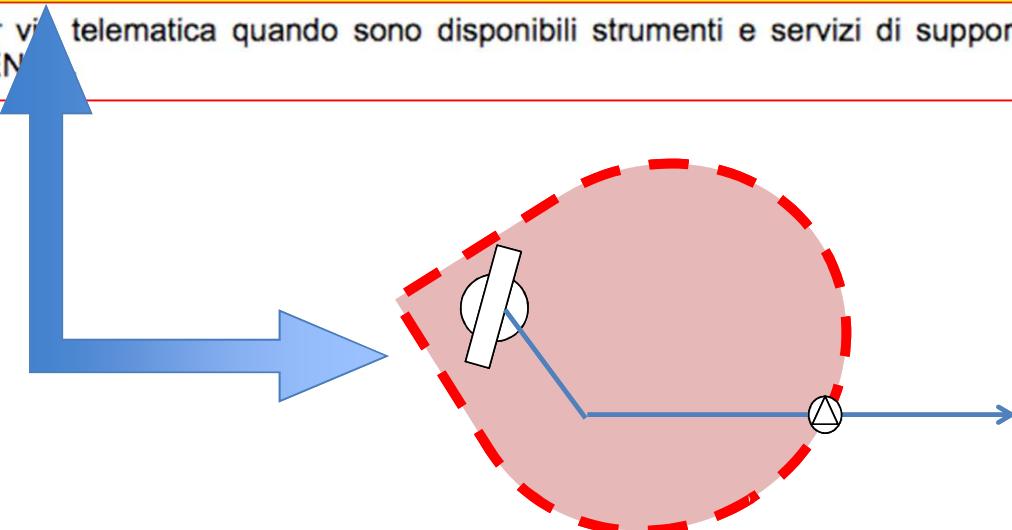


RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- b) Il piano di volo abbreviato viene presentato in radiotelefonia :
- 1) all'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati,

2) 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 punto precedente

o per via telematica quando sono disponibili strumenti e servizi di supporto autorizzati dall'ENAC



Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

c) Nel caso di voli che originano da aeroporti situati all'interno di CTR o ATZ controllate che siano:

- 1) privi di servizi di traffico aereo; e
- 2) al di fuori della copertura radio dell'ente ATC interessato;

procedure specifiche per la presentazione di piani di volo abbreviati sono inserite all'interno delle lettere d'accordo da stipulare tra il gestore dell'aeroporto o la locale AFIU e l'ente ATC interessato.

Per le AvioSuperfici valgono le LOA – Letter of Agreement....

Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- d) 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 i ATC successivo.

Cosa cambia con il nuovo SERA...?

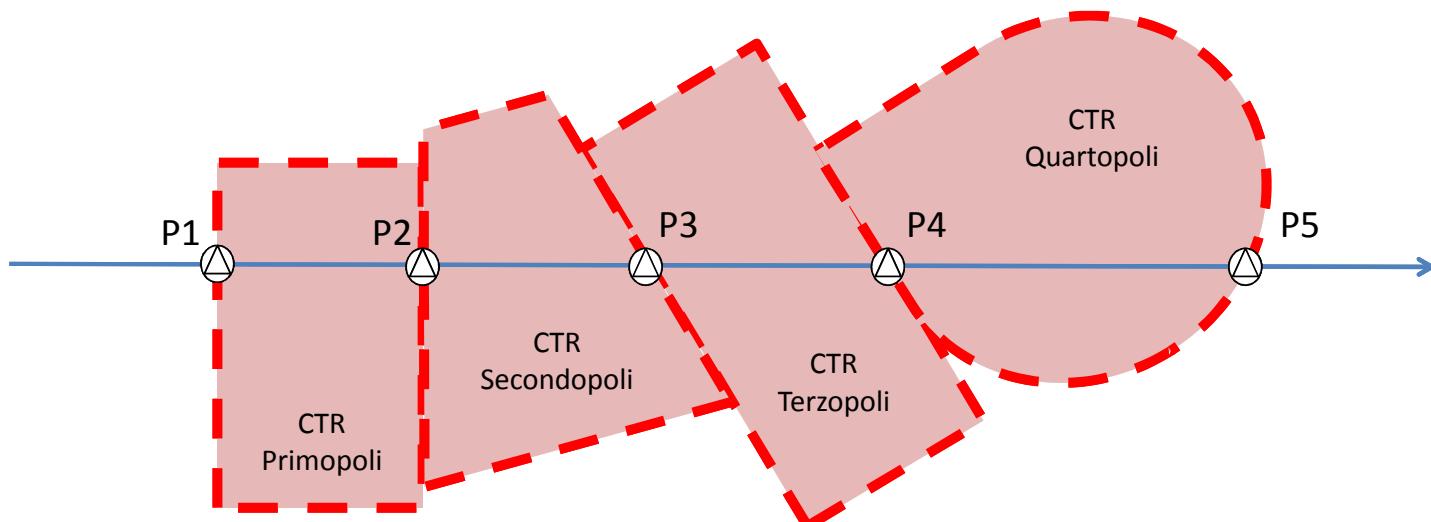
Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- d) 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 i ATC successivo.

Attraversamento di 4 CTR contigui....



Cosa cambia con il nuovo SERA...?

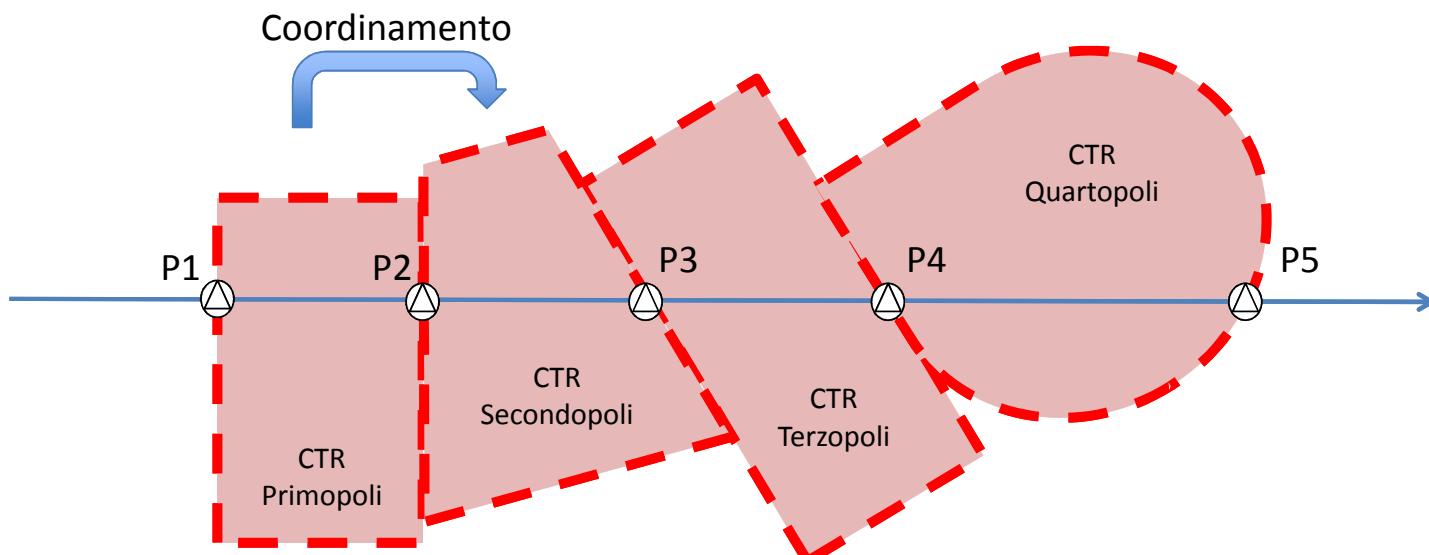
Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- d) 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 iATC successivo.

Attraversamento di 4 CTR contigui....



Cosa cambia con il nuovo SERA...?

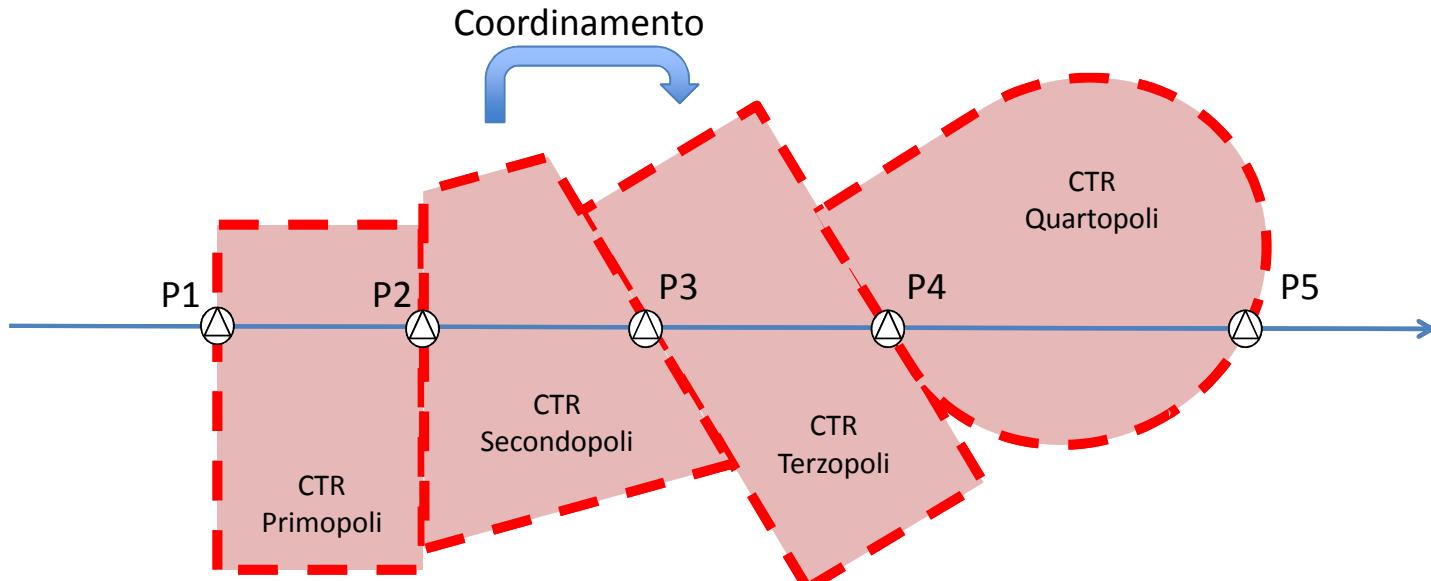
Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- d) 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 i ATC successivo.

Attraversamento di 4 CTR contigui....



Cosa cambia con il nuovo SERA...?

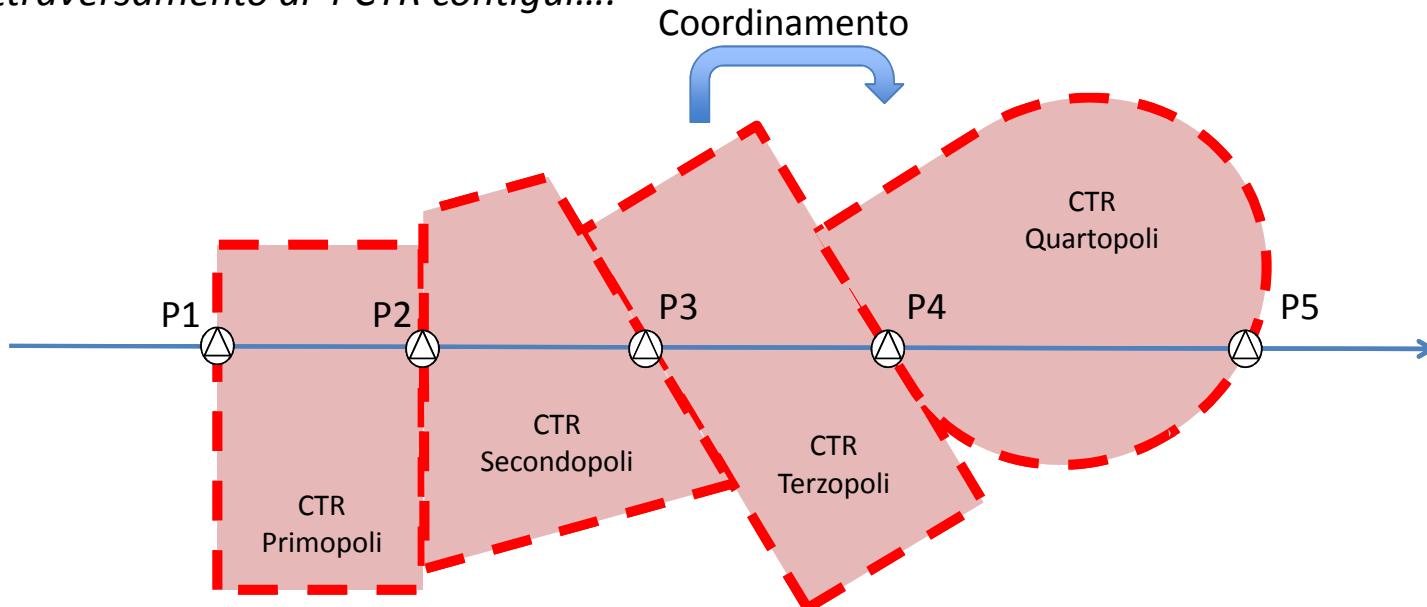
Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- d) 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 i ATC successivo.

Attraversamento di 4 CTR contigui....



Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- e) Il contenuto del piano di volo abbreviato è il seguente:
- 1) identificazione dell'aeromobile;
 - 2) tipo dell'aeromobile;
 - 3) punto 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 CTRo ATZ);
 - 4) punto 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;

Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

e) Il contenuto del piano di volo abbreviato è il seguente:

- 1) identificazione dell'aeromobile;
2) tipo dell'aeromobile;
3) punto 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 CTRo ATZ);
4) punto 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;



I-8548



I-RAIG

Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- e) Il contenuto del piano di volo abbreviato è il seguente:
- 1) identificazione dell'aeromobile;
 - 2) tipo dell'aeromobile; →
 - 3) punto 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 CTRo ATZ);
 - 4) punto 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;



**ULAC /P200
Ulraleggero**

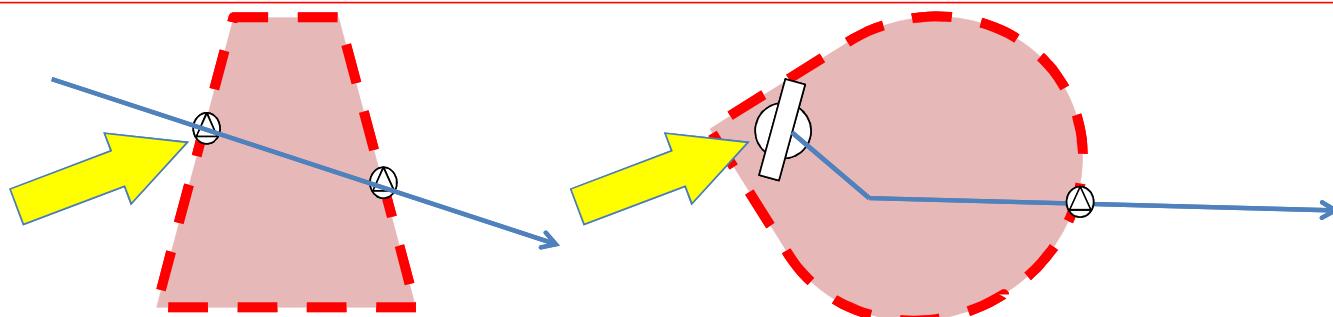
ECHO





RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

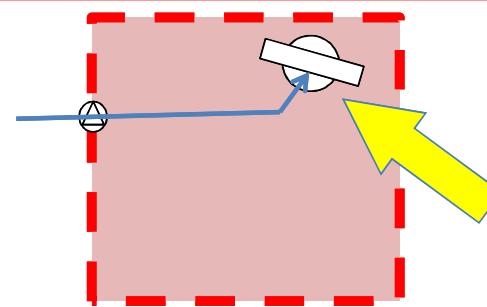
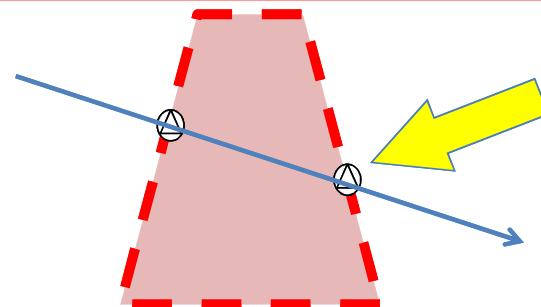
- e) Il contenuto del piano di volo abbreviato è il seguente:
- 1) identificazione dell'aeromobile;
 - 2) tipo dell'aeromobile;
 - 3) punto e livello di entrata (o aeroporto di origine in caso di porzione di volo che comprende il decollo, o area di attività nel caso di operazioni all'interno di un unico CTRo ATZ);
 - 4) punto 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;





RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- e) Il contenuto del piano di volo abbreviato è il seguente:
- 1) identificazione dell'aeromobile;
 - 2) tipo dell'aeromobile;
 - 3) punto 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 CTRo ATZ);
 - 4) punto 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;



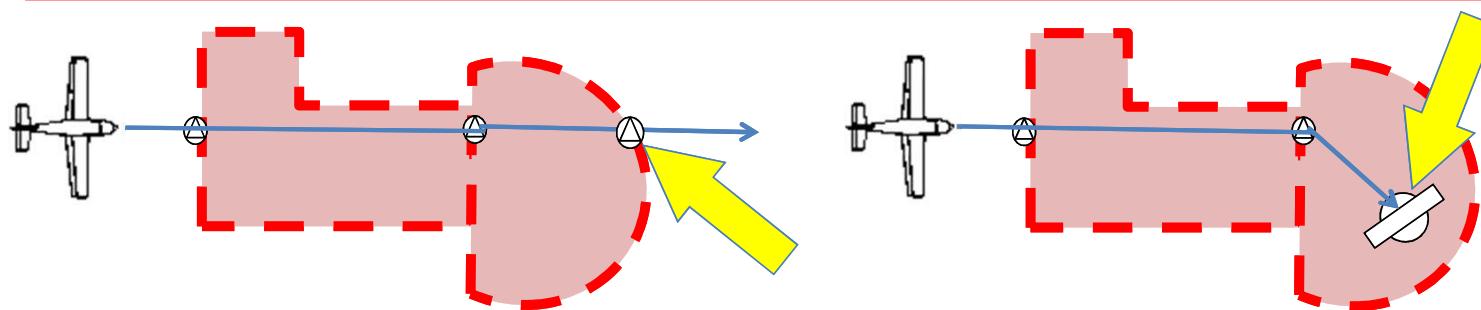
Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- e) Il contenuto del piano di volo abbreviato è il seguente:
- 1) identificazione dell'aeromobile;
 - 2) tipo dell'aeromobile;
 - 3) punto 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 CTRo ATZ);
 - 4) punto 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;



Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- e) Il contenuto del piano di volo abbreviato è il seguente:
- 1) identificazione dell'aeromobile;
 - 2) tipo dell'aeromobile;
 - 3) punto 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 CTRo ATZ);
 - 4) punto 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;**





Cosa cambia con il nuovo SERA...?



Le nuove regole dell'aria europee

**RAIT.4005 Piano di volo abbreviato
l'assistenza del servizio di controllo**

- e) Il contenuto del piano di volo abbreviato comprende:

 - 1) identificazione dell'aeromobile;
 - 2) tipo dell'aeromobile;
 - 3) punto e livello di entrata (comprende il decollo, o area CTR o ATZ);
 - 4) punto e livello di uscita (comprende l'atterraggio);
 - 5) eventuale punto e livello di aerporto di destinazione;
 - 6) numero persone a bordo;

~~parti di volo VFR effettuati con~~

IT IS THE PERTINENT ATC UNIT. 4) IF THE FLIGHT PLAN IS RESPONSIBLE FOR RELAYING THE INFORMATION CONCERNING THE PERTINENT ATC UNIT. 5) THE CONTENT OF AN ABBREVIATED FLIGHT PLAN IS AS LEVEL (OR DESTINATION AERODROME IN CASE OF PORTION OF FLIGHT THAT INCLUDES TAKE-OFF OR AREA OF ACTIVITY IN CASE OF DEPARTING AERODROME IN CASE OF FLIGHT THAT INCLUDES LANDING). NUMBER OF PERSONS ON BOARD. END PART 2 OF 3, 01 MAY 00:00
A2314/15 - 6) FOR THE SUBMISSION OF AN ABBREVIATED FLIGHT PLAN THE FOLLOWING NOTIFICATION TIME IS REQUIRED: A) AT LEAST 10 MINUTES BEFORE ENTERING A TMA B) AT LEAST 10 MINUTES BEFORE CROSSING AN AIRWAY C) AS SOON AS PRACTICABLE, IF THE FLIGHT PLAN IS SUBMITTED TO ENTER A CTR OR A CONTROLLED ATZ. 7) AN ABBREVIATED FLIGHT PLAN IS ASSUMED CLOSED WHEN THE AIRCRAFT LEAVES THE CONTROLLED AIRSPACE, OR THE LAST CONTINUOUS PREJUDICE TO THE OBLIGATIONS TO ASSIST ANY AIRCRAFT KNOWN TO BE IN DISTRESS OR THE FOLLOWING PHRASEOLOGY SHALL BE USED TO SUBMIT AND CLOSE AN ABBREVIATED FLIGHT PLAN B) (POSITION) CLOSING ABBREVIATED FLIGHT PLAN B) (POSITION) D) CLOSING ABBREVIATED FLIGHT PLAN B) (POSITION)
PERM. CREATED: 22 APR 11:09 2015

I NOTAM emessi per rendere noto il formato dell'abbreviato ai piloti stranieri NON comprende il numero di persone...!!!



Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- f) in accordo alla seconda parte di SERA.4001(d), per la presentazione del piano di volo abbreviato vale il seguente preavviso:
- 1) almeno 10 minuti prima dell'ingresso in una TMA o in un'area a servizio consultivo;
 - 2) almeno 10 minuti prima di raggiungere il punto di attraversamento di una aerovia o una rotta a servizio consultivo;
 - 3) con il massimo preavviso possibile, se il piano di volo viene presentato per accedere in un CTR o ATZ controllata.
- g) 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 viene più fornito il servizio di allarme. Rimangono impregiudicati gli obblighi di assistenza verso qualsiasi aeromobile del quale si venga a conoscenza, in qualsiasi modo, che si trovi in una situazione di pericolo o che abbia subito un incidente,

EASA (SERA) chiedeva 10 minuti anche in questo caso....

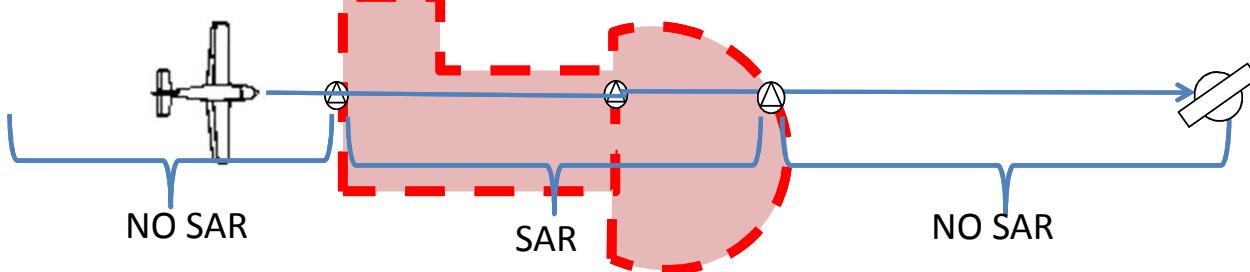
Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- f) in accordo alla seconda parte di SERA.4001(d), per la presentazione del piano di volo abbreviato vale il seguente preavviso:
 - 1) almeno 10 minuti prima dell'ingresso in una TMA o in un'area a servizio consultivo;
 - 2) almeno 10 minuti prima di raggiungere il punto di attraversamento di una aerovia o una rotta a servizio consultivo;
 - 3) con il massimo preavviso possibile, se il piano di volo viene presentato per accedere in un CTR o ATZ controllata.
- g) 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 viene più fornito il servizio di allarme. Rimangono impregiudicati gli obblighi di assistenza verso qualsiasi aeromobile del quale si venga a conoscenza, in qualsiasi modo, che si trovi in una situazione di pericolo o che abbia subito un incidente,



Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

- h) Per la presentazione e la chiusura del piano di volo abbreviato viene utilizzata la seguente fraseologia (La sottolineatura indica trasmissione da parte di un aeromobile).

...per presentare un piano di volo	<u>REQUEST FILE</u> <u>ABBREVIATED FLIGHT PLAN</u>	<u>RICHIEDIAMO APERTURA</u> <u>PIANO DI VOLO</u> <u>ABBREVIATO</u>
...per la chiusura del piano di volo	READY TO COPY <u>(position) CLOSING</u> <u>ABBREVIATED FLIGHT</u> <u>PLAN</u>) ABBREVIATED FLIGHT PLAN CLOSED AT <i>(time)</i>	PRONTI A COPIARE <u>(posizione) CHIUDIAMO</u> <u>PIANO DI VOLO</u> <u>ABBREVIATO</u> PIANO DI VOLO ABBREVIATO CHIUSO AI <i>(orario)</i>

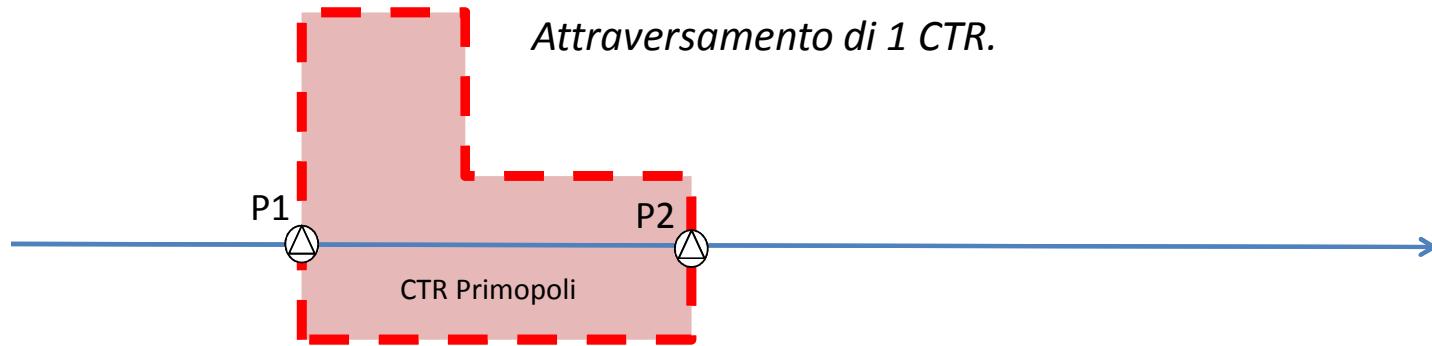
**Nell'uso comune "abbreviato" diventerá sinomino di
"piano di volo abbreviato"....??**

Cosa cambia con il nuovo SERA...?

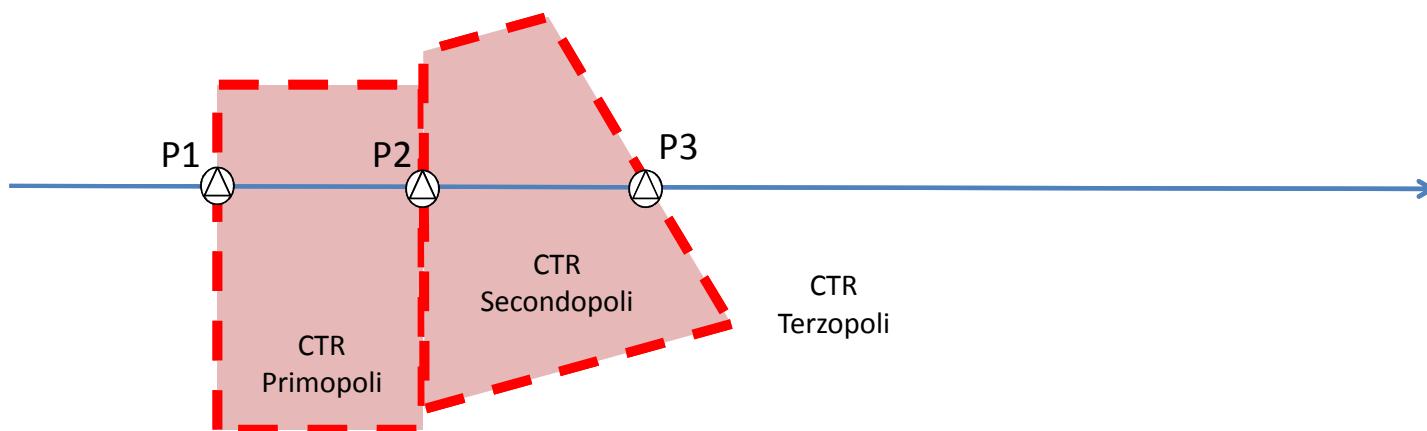
Le nuove regole dell'aria europee



Attraversamento di 1 CTR.

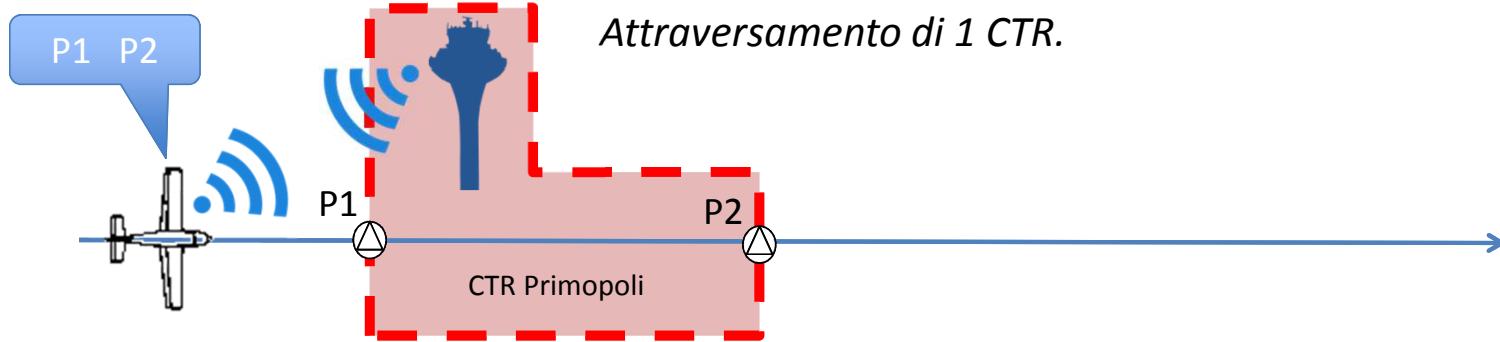


Attraversamento di 2 CTR contigui....

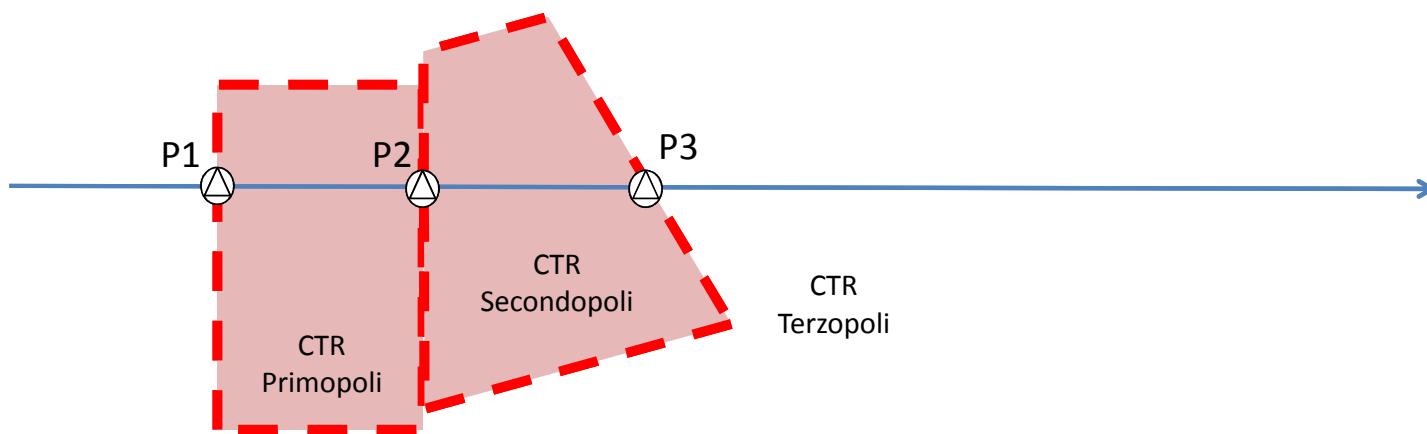


Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee

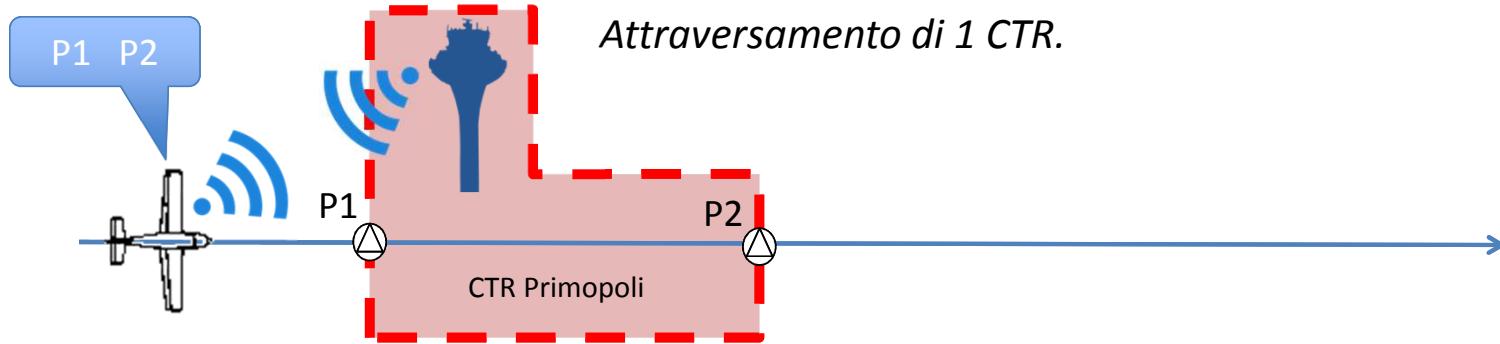


Attraversamento di 2 CTR contigui....

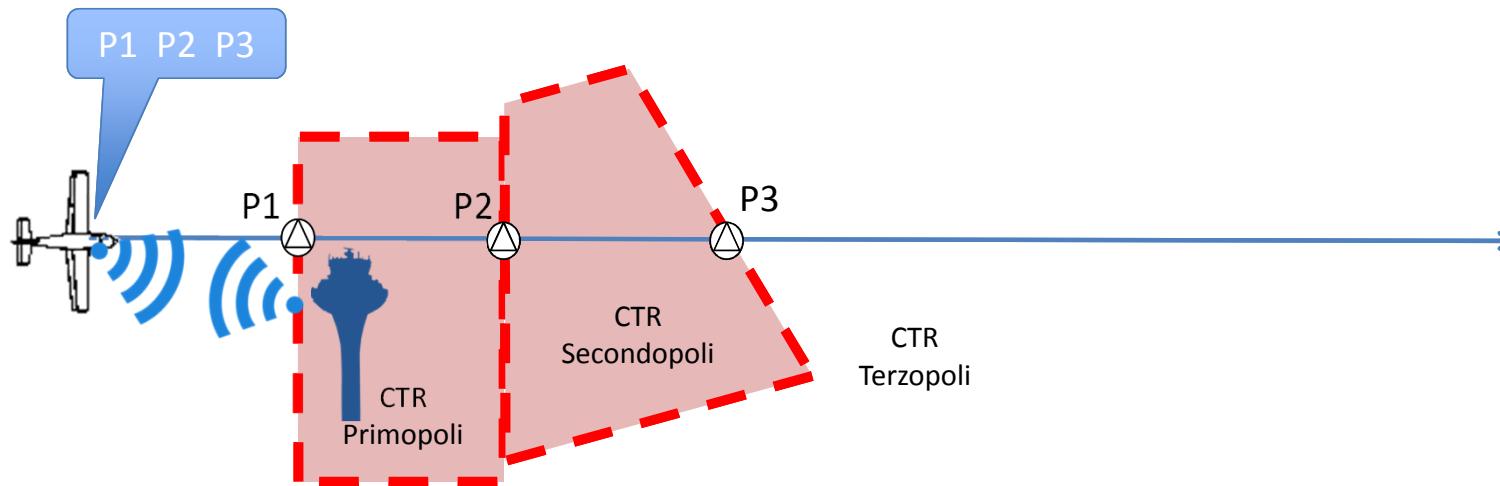


Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee

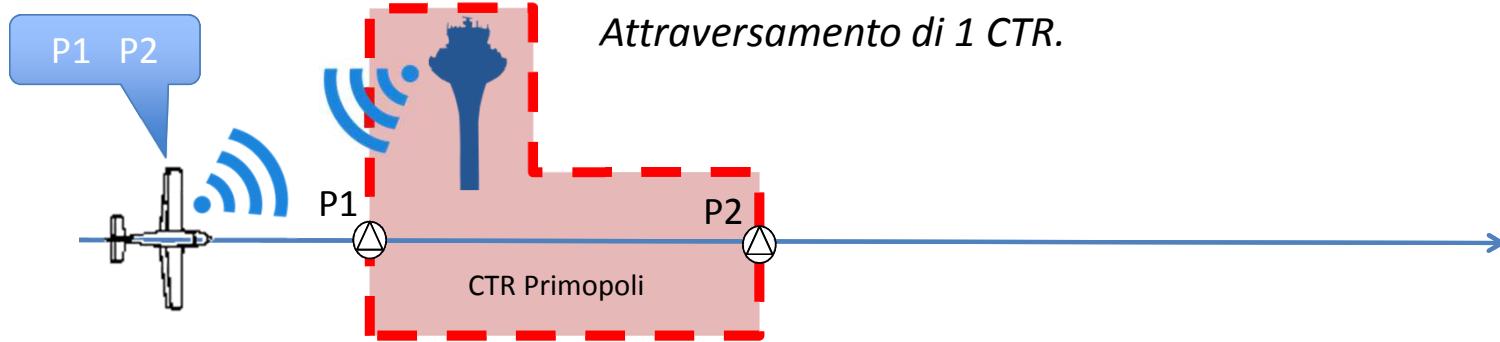


Attraversamento di 2 CTR contigui....

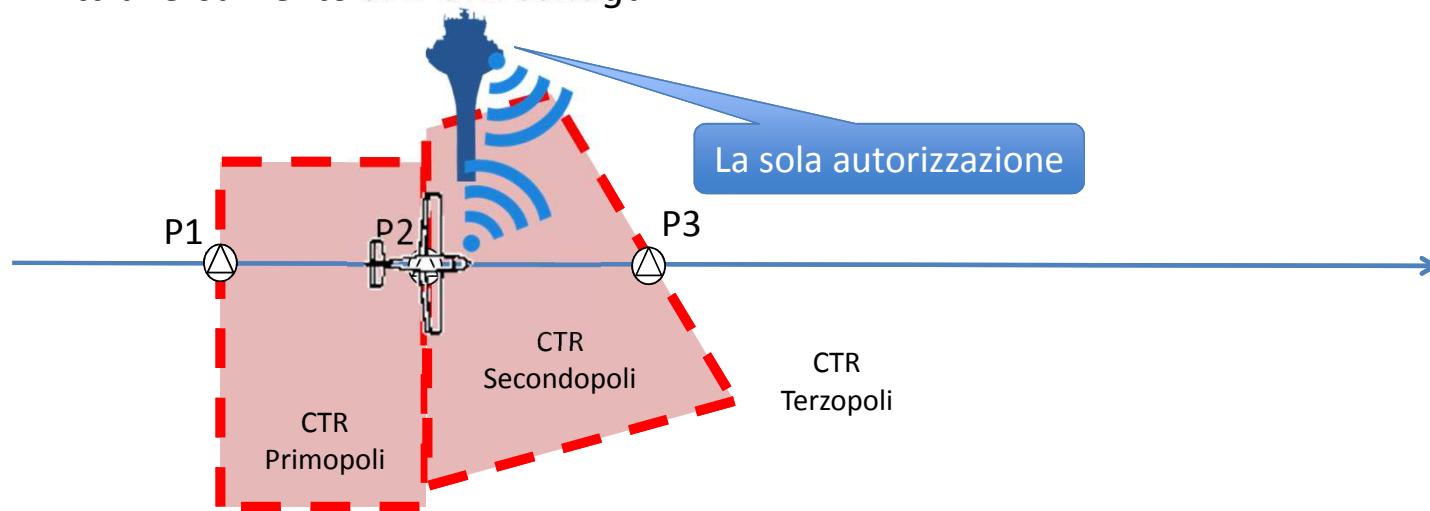


Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee

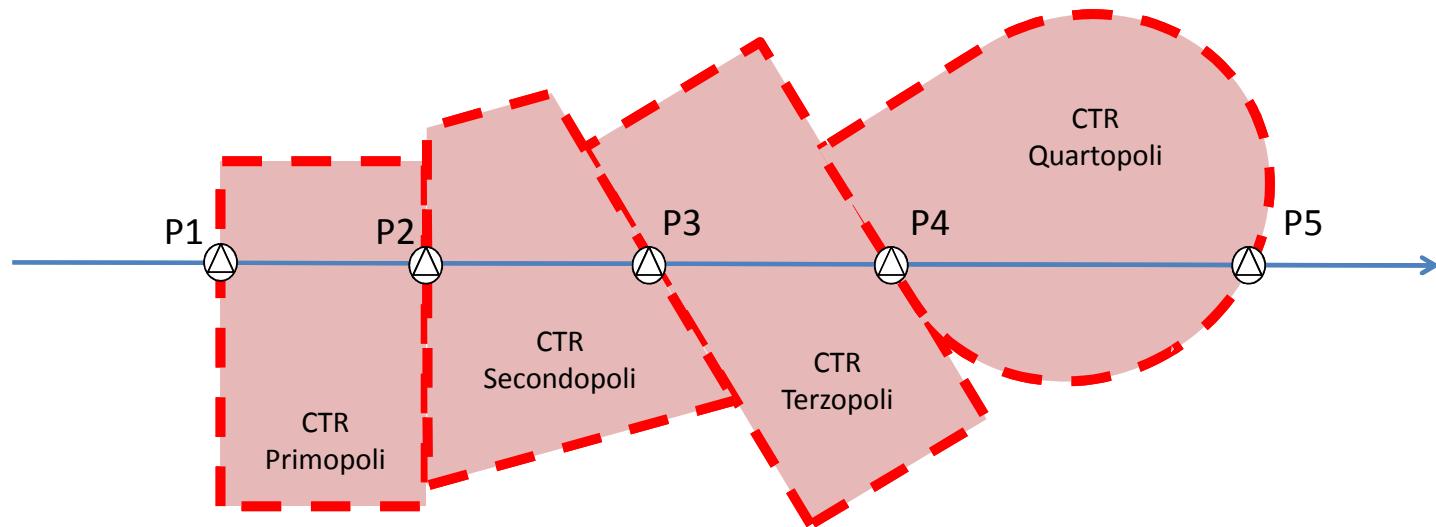


Attraversamento di 2 CTR contigui....



Cosa cambia con il nuovo SERA...?

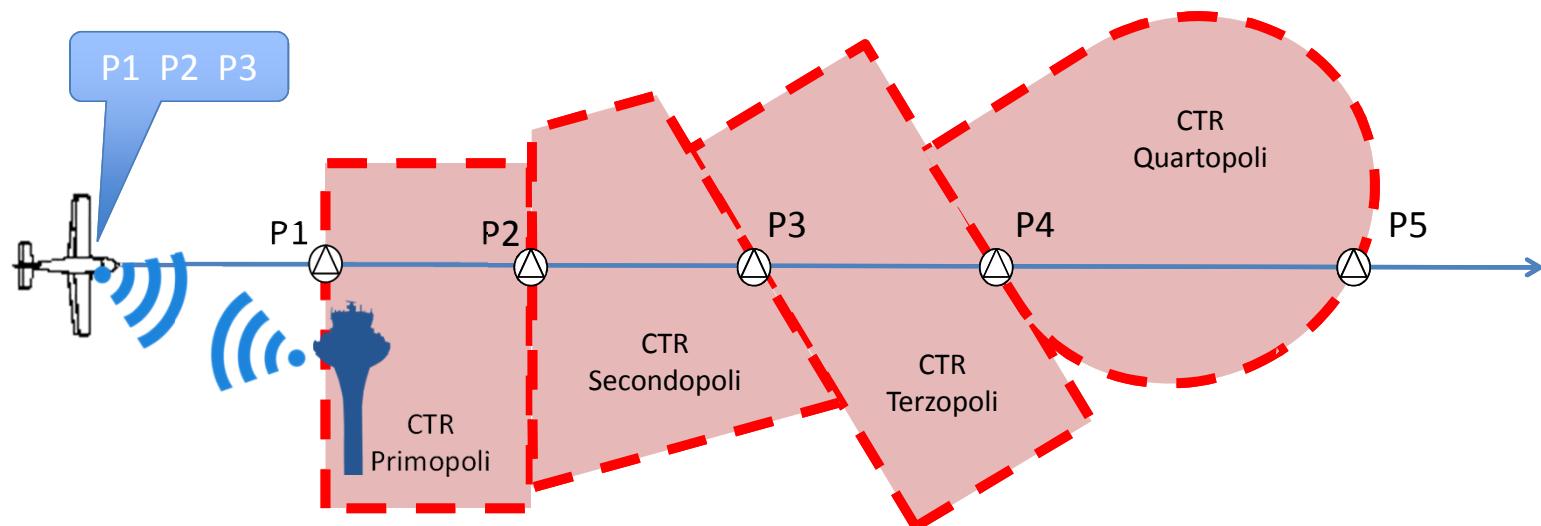
Le nuove regole dell'aria europee



Attraversamento di 4 CTR contigui....

Cosa cambia con il nuovo SERA...?

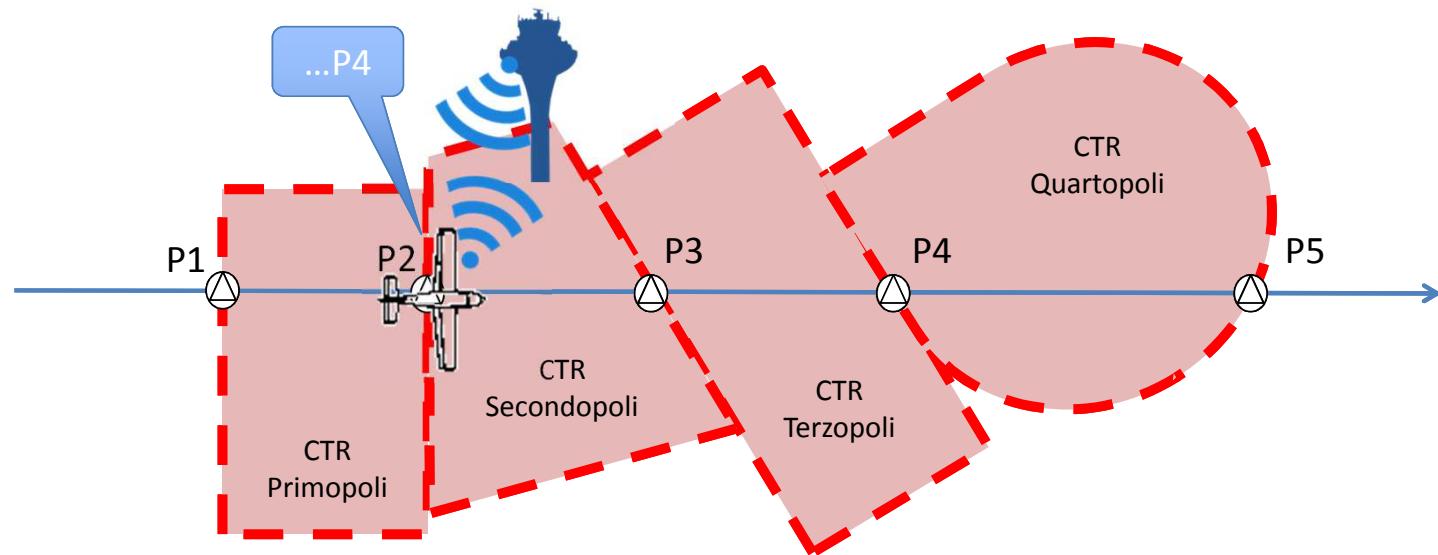
Le nuove regole dell'aria europee



Attraversamento di 4 CTR contigui....

Cosa cambia con il nuovo SERA...?

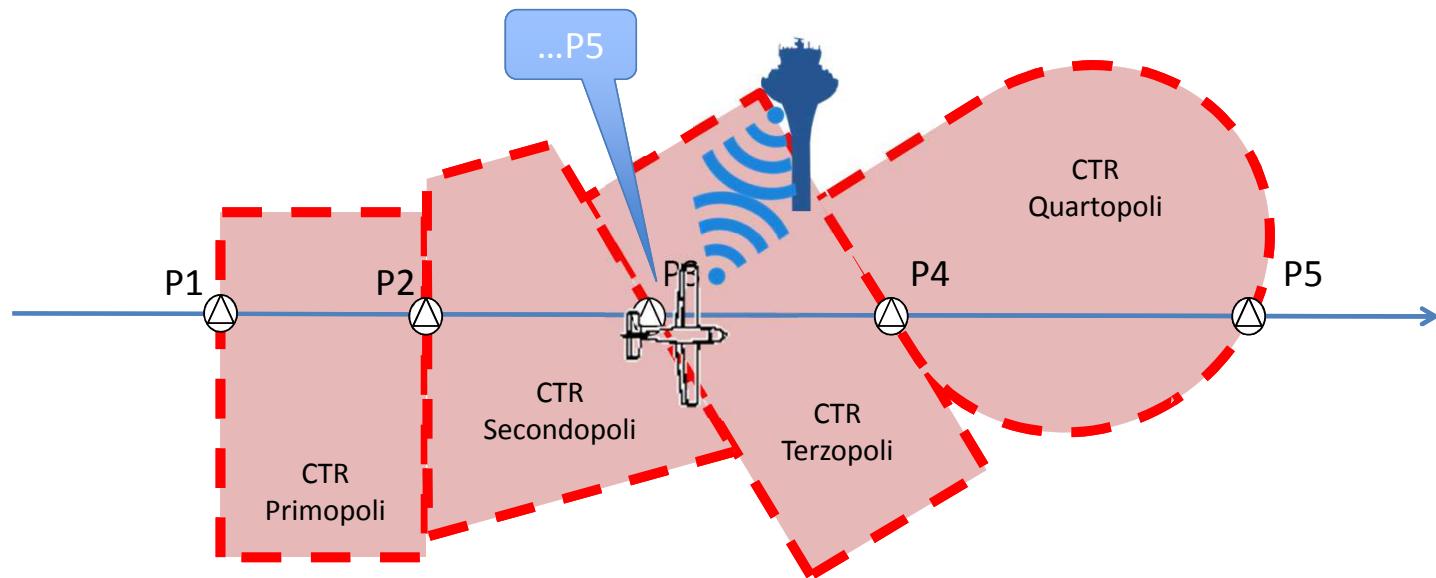
Le nuove regole dell'aria europee



Attraversamento di 4 CTR contigui....

Cosa cambia con il nuovo SERA...?

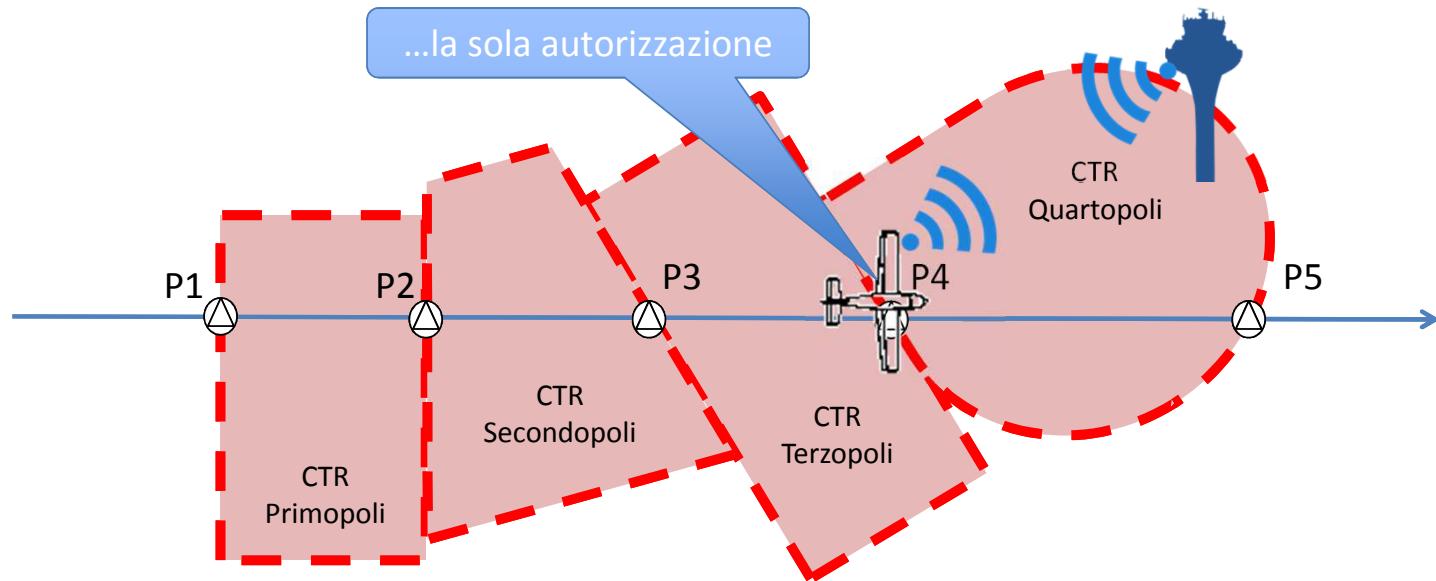
Le nuove regole dell'aria europee



Attraversamento di 4 CTR contigui....

Cosa cambia con il nuovo SERA...?

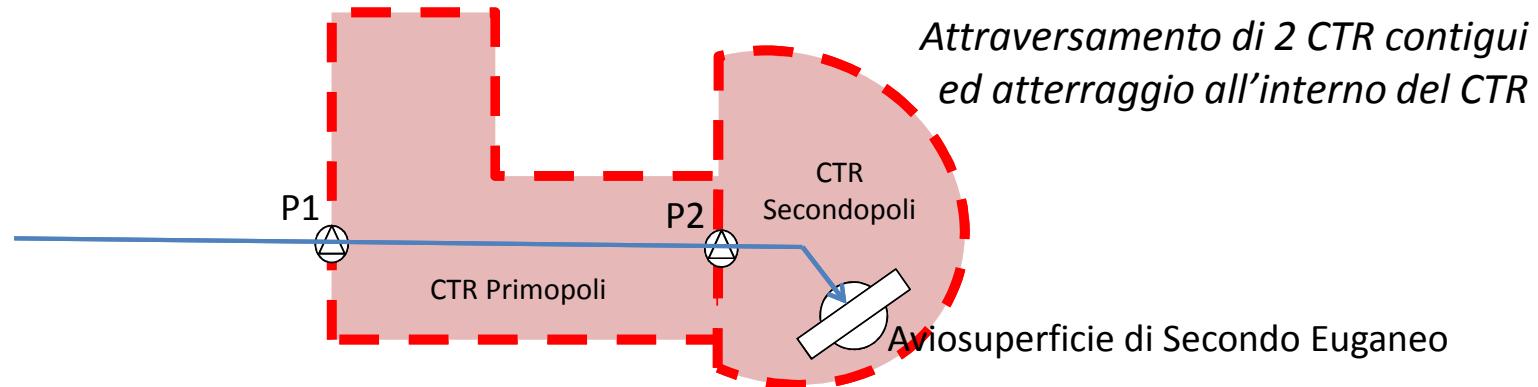
Le nuove regole dell'aria europee



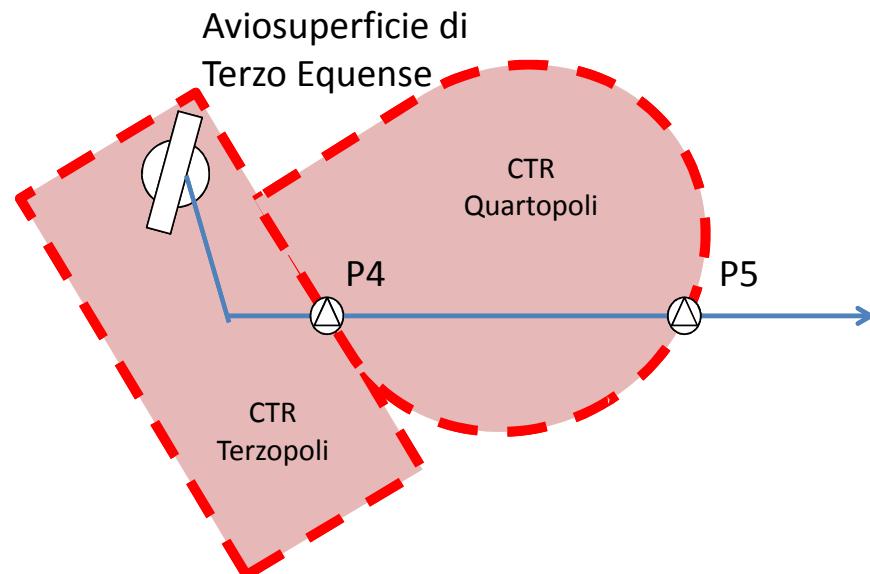
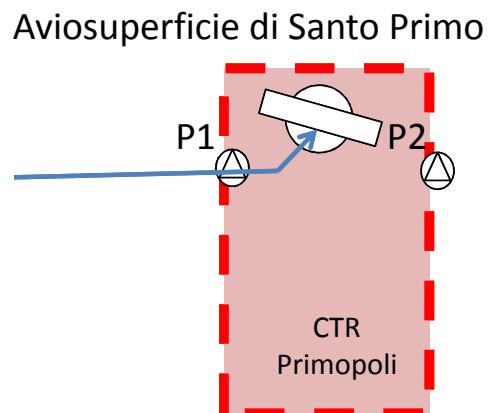
Attraversamento di 4 CTR contigui....

Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee

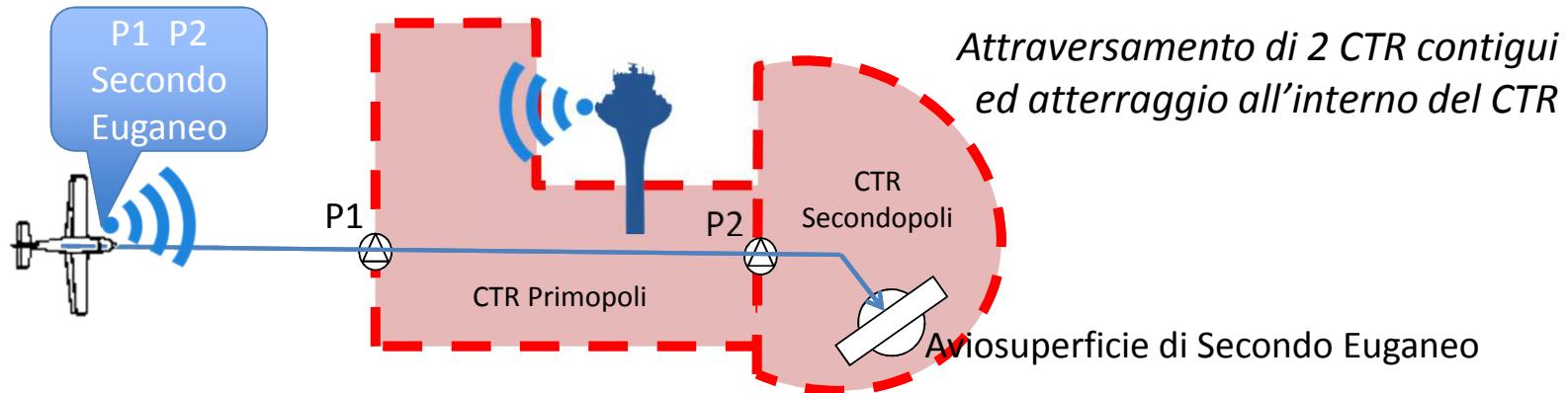


Altri casi....

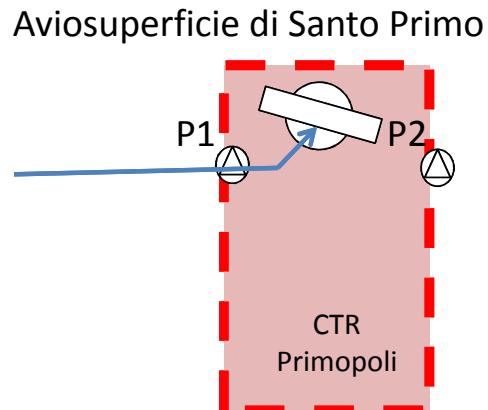


Cosa cambia con il nuovo SERA...?

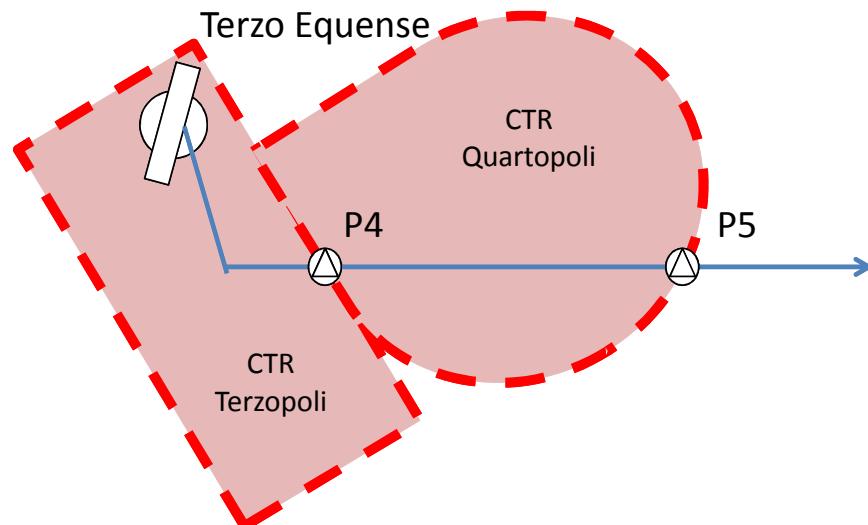
Le nuove regole dell'aria europee



Altri casi....



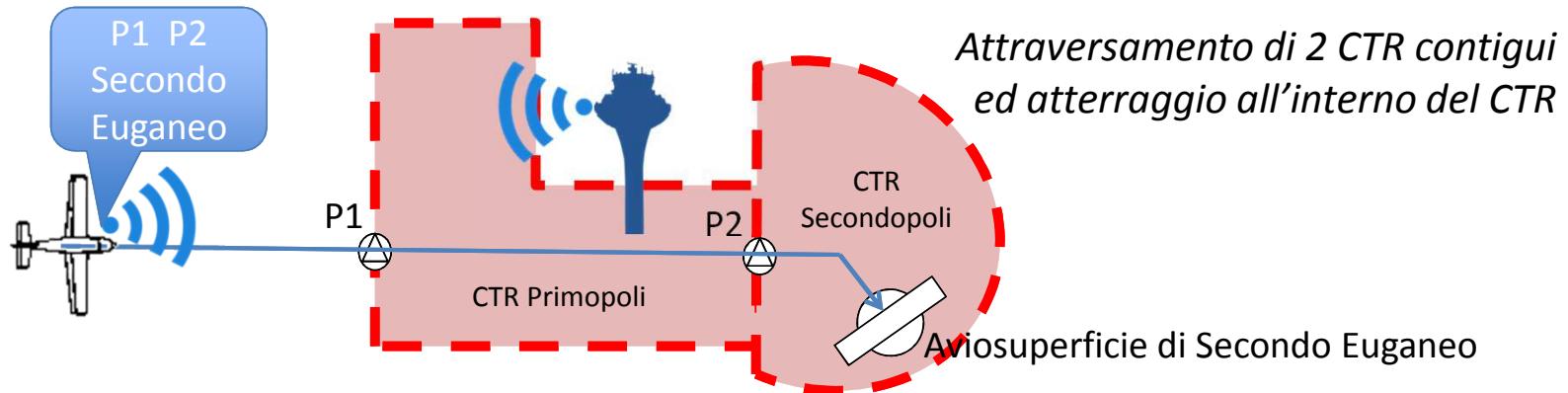
Aviosuperficie di
Terzo Equense



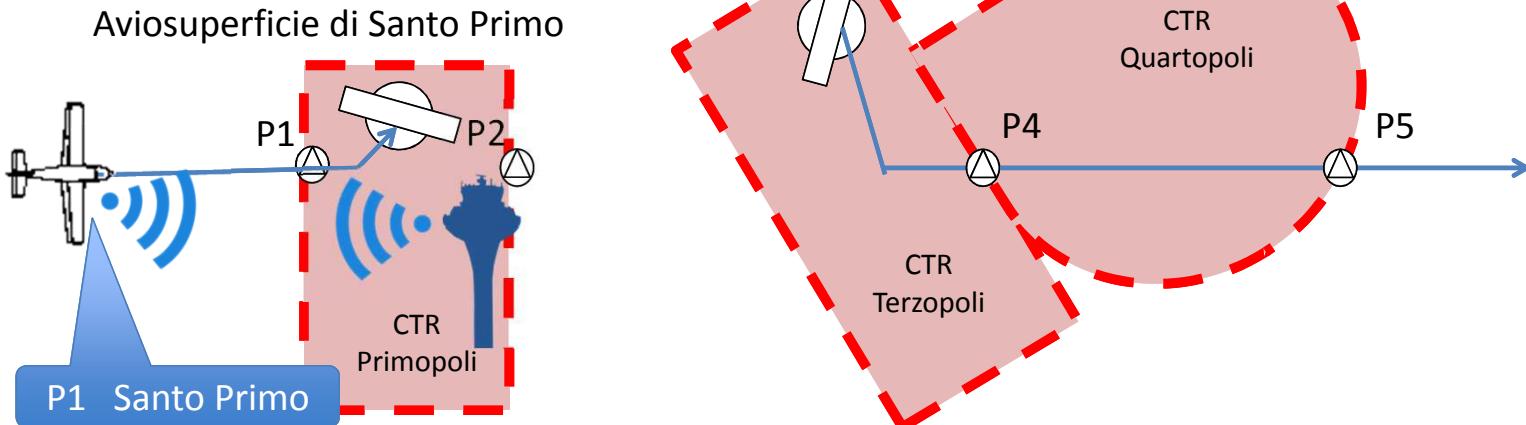
Cosa cambia con il nuovo SERA...?



Le nuove regole dell'aria europee



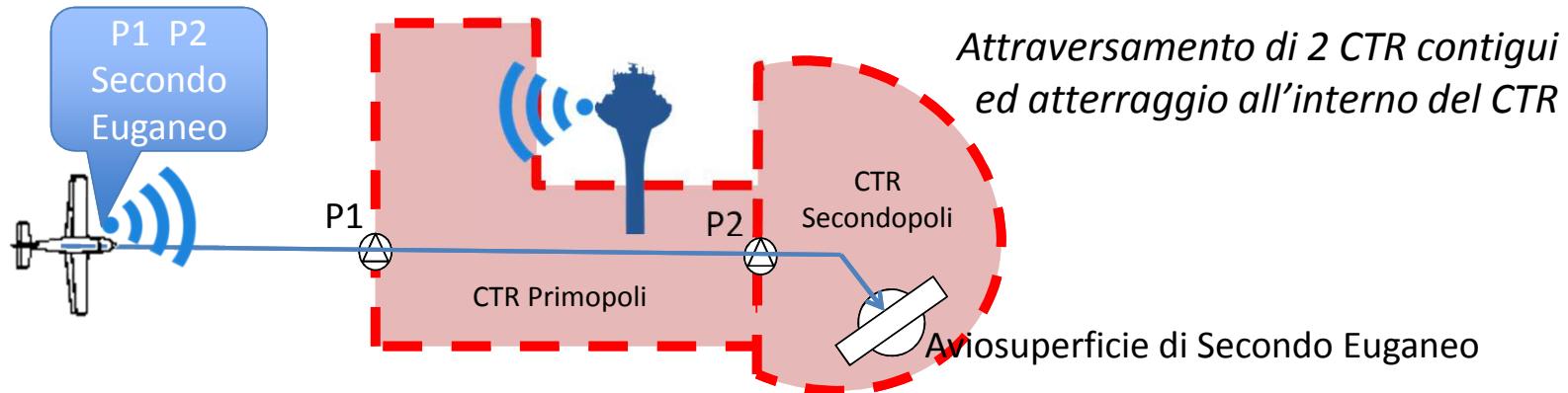
Altri casi....



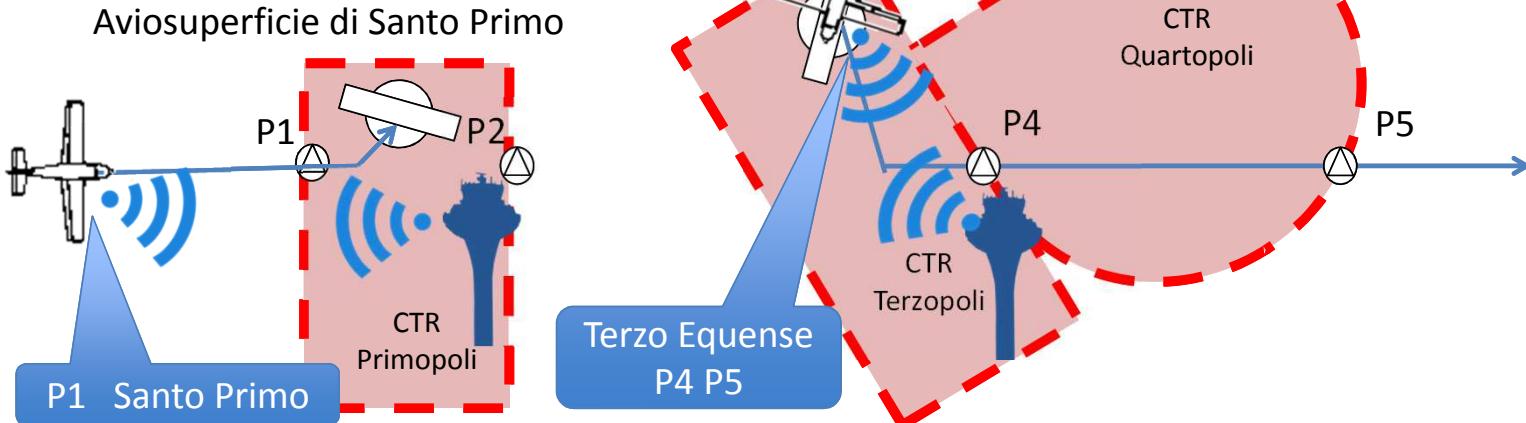
Cosa cambia con il nuovo SERA...?



Le nuove regole dell'aria europee

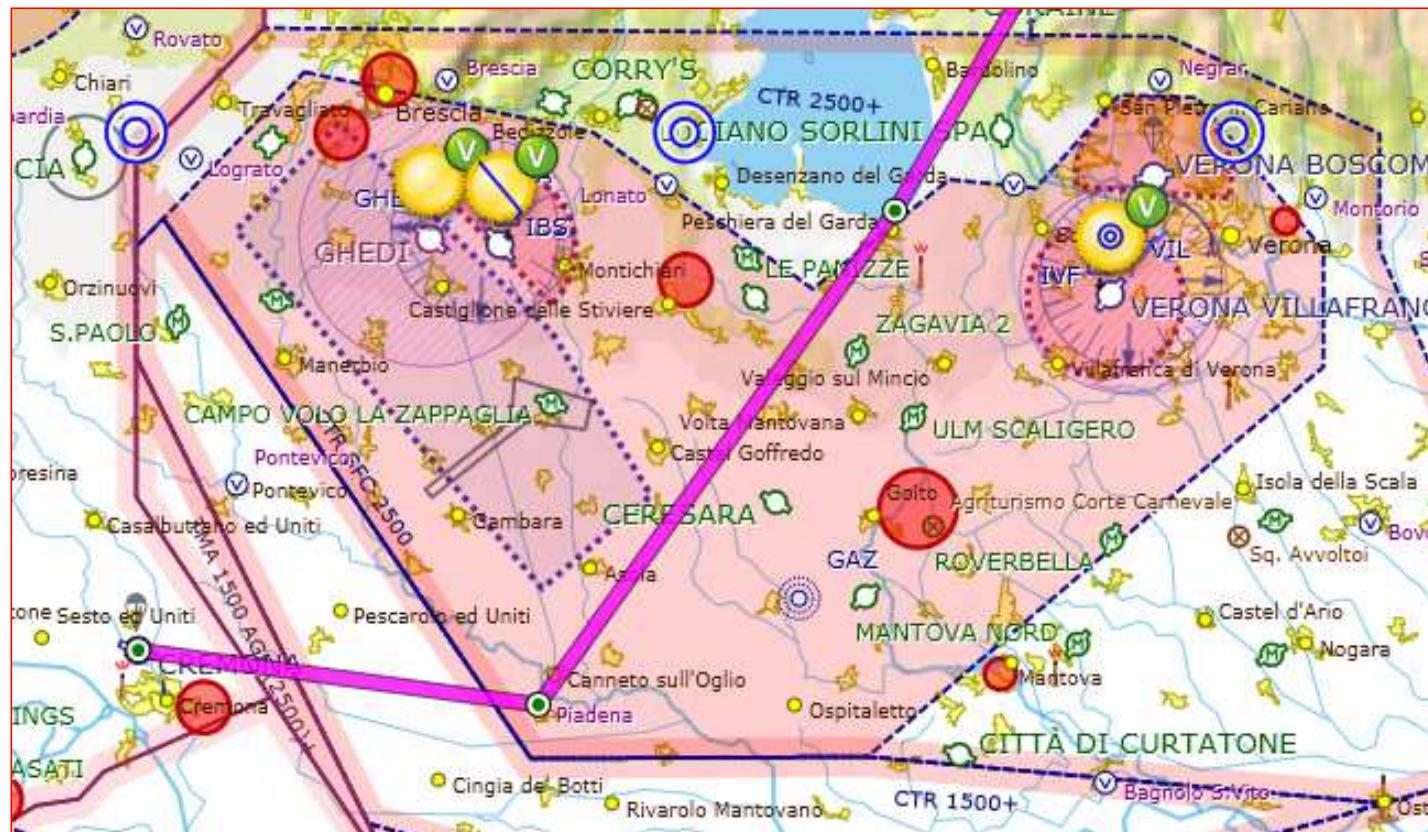


Altri casi....





Cremona (LILR) – Trento (LIDT) attraversando il CTR1 Verona



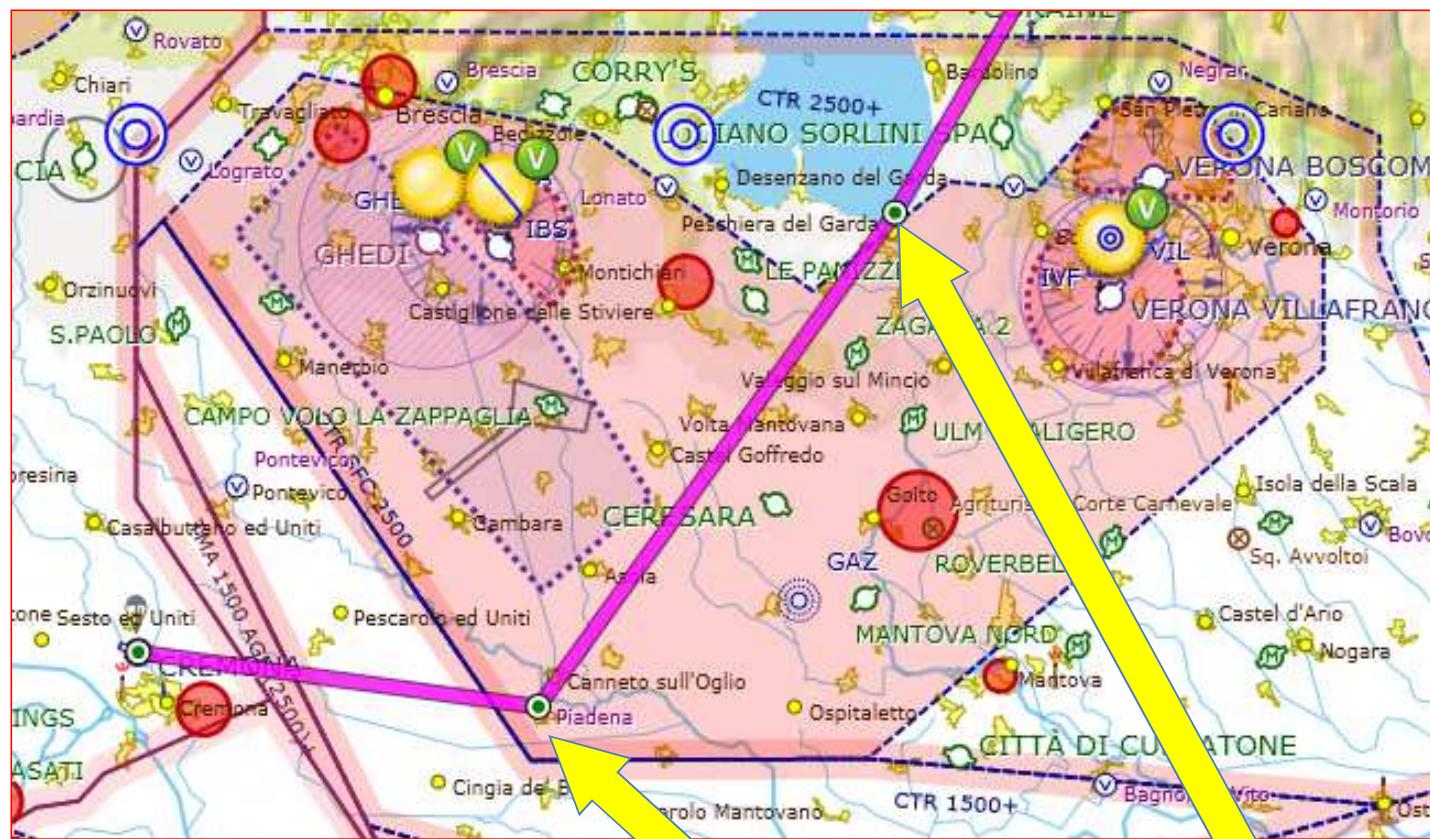


Cremona (LILR) – Trento (LIDT) attraversando il CTR1 Verona





Cremona (LILR) – Trento (LIDT) attraversando il CTR1 Verona



PIADENA

PESCHIERA DEL GARDA



Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



I-B746 Verona avvicinamento,
Buongiorno, QNH 1016, avanti

I-B746 Verona avvicinamento roger,
avanti con il piano di volo abbreviato

I-B746 Verona avvicinamento,
autorizzato all'attraversamento, scocchi
2345

Verona avvicinamento, Buongiorno, I-B746
ultralight

Verona avvicinamento, I-B746, 1016, 1000
piedi 5 miglia Est di Cremona chiede un
abbreviato per attraversamento vostro
CTR

Verona avvicinamento I-B746 sarà
Piadena, poi Peschiera del Garda, 1000
piedi, due persone a bordo.

Verona avvicinamento, I-B746, 2345 in
arrivo





Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



Verona APP



I-B746 Verona avvicinamento, lasciando
il nostro CTR, la informo che cessa il
servizio di ricerca e soccorso, per
ulteriori con Padova Informazioni
124.150

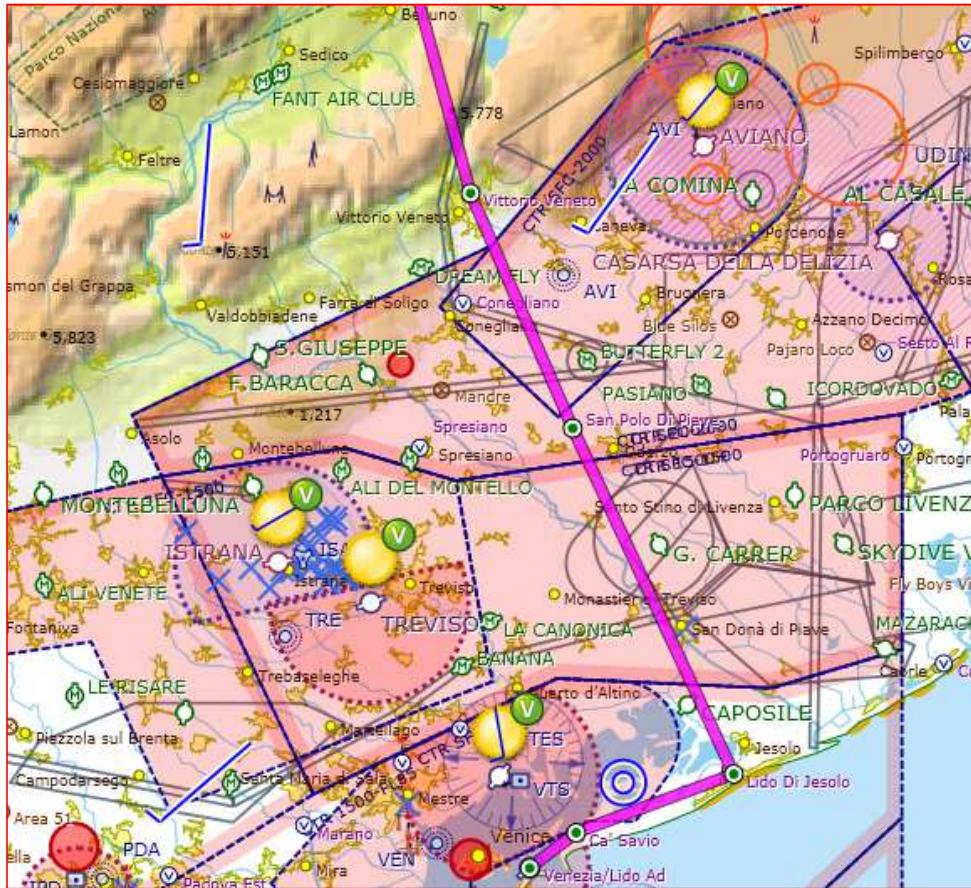


I-B746

Verona avvicinamento, I-B746, 124.150,
Roger, Buona giornata

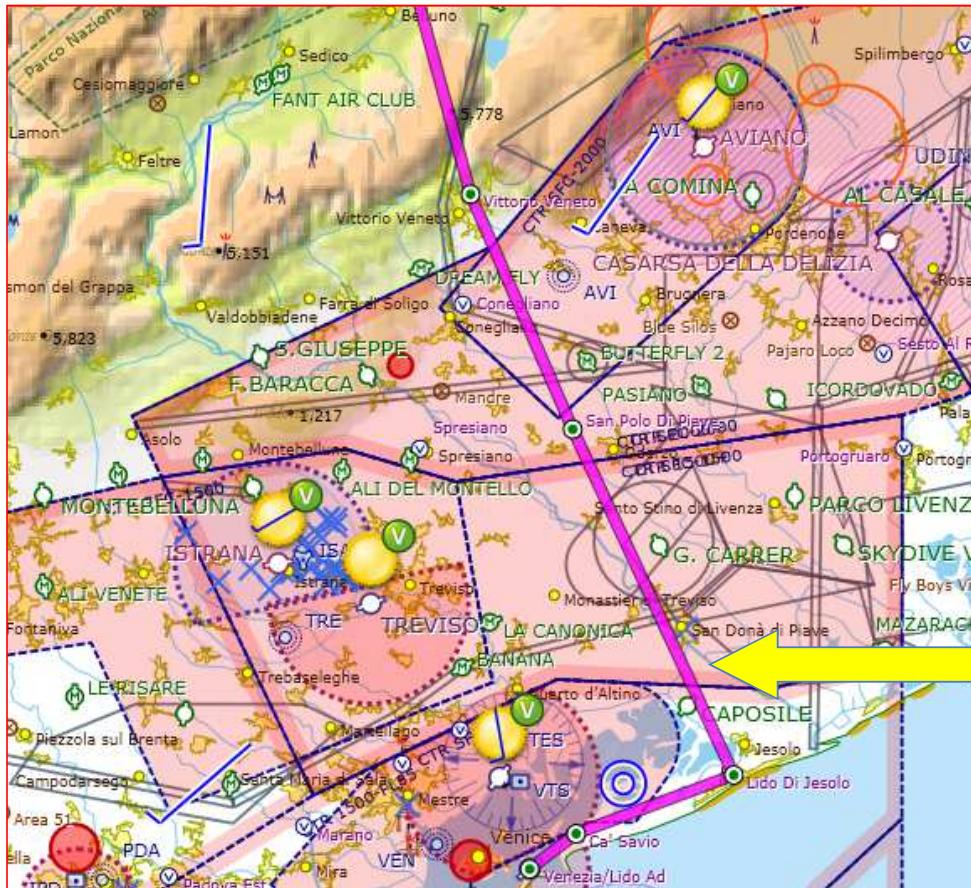


Venezia Lido (LIPV) – Belluno (LIDB) attraversando i CTR di Treviso e di Aviano





Venezia Lido (LIPV) – Belluno (LIDB) attraversando i CTR di Treviso e di Aviano



A Nord di
CAPOSILE

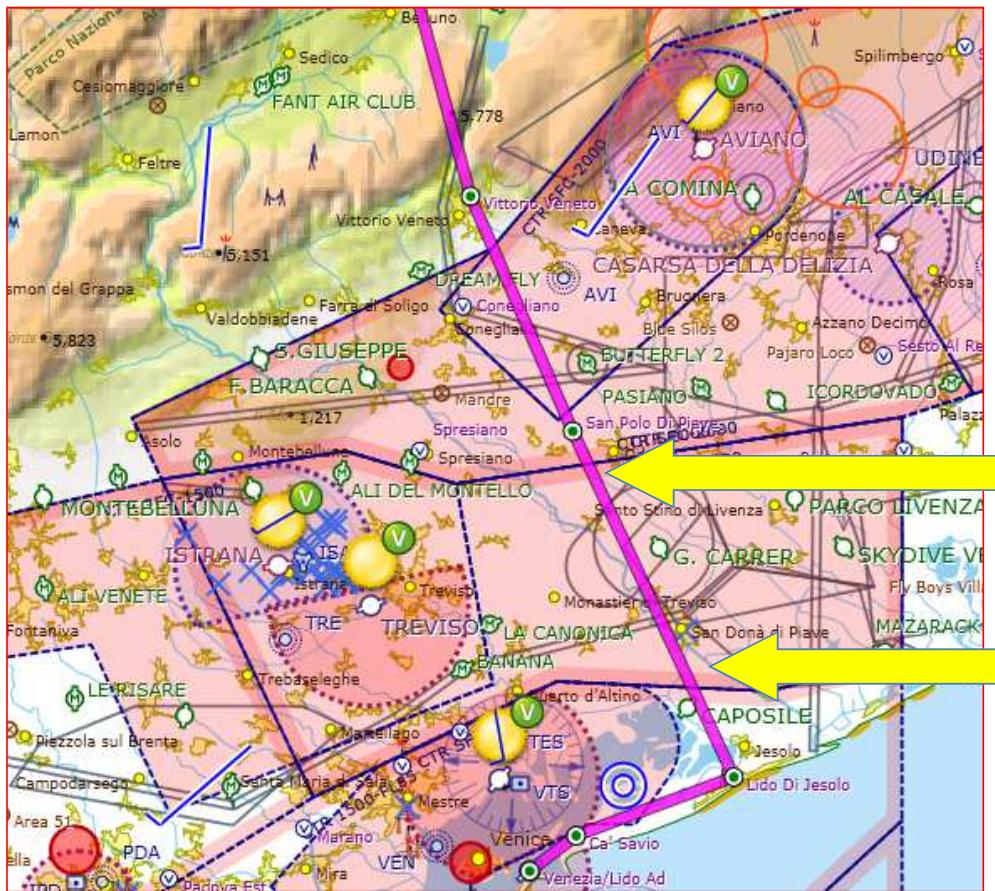


Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



Venezia Lido (LIPV) – Belluno (LIDB) attraversando i CTR di

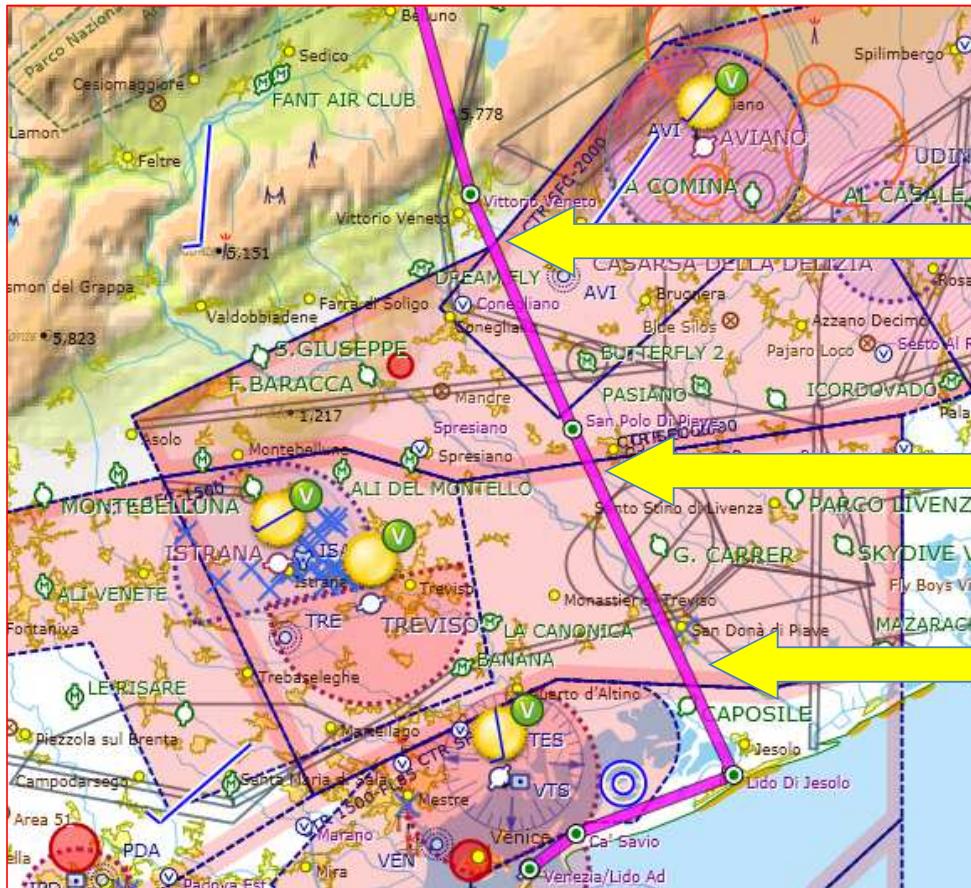


A Sud di **SAN POLO DI PIAVE**

A Nord di
CAPOSILE



Venezia Lido (LIPV) – Belluno (LIDB) attraversando i CTR di Treviso e di Aviano



**A Sud di
VITTORIO VENETO**

**A Sud di
SAN POLO DI PIAVE**

**A Nord di
CAPOSILE**



Treviso APP

Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



I-AMRR Treviso avvicinamento,
Buongiorno, QNH 1022, avanti

I-AMRR Treviso avvicinamento roger,
avanti con il piano di volo abbreviato

I-AMRR Treviso avvicinamento,
autorizzato all'attraversamento,
coordiniamo con Aviano, scocchi 5612

I-AMRR
Treviso avvicinamento, Buongiorno, I-
AMRR

Verona avvicinamento, I-AMRR, 1022, é un
ECHO, 1000 piedi su Lido di Jesolo chiede
un abbreviato per attraversamento vostro
CTR e successivamente quello di Aviano

Treviso avvicinamento I-AMRR sempre
1000 piedi, entrando a Nord di Caposile,
poi sarà a Sud di San Polo di Piave, e nel
CTR successivo uscirà a Sud di Vittorio
Veneto, una persona a bordo.

Treviso avvicinamento, I-AMRR, 5612 in
arrivo





Cosa cambia con il nuovo SERA...?

Le nuove regole dell'aria europee



Treviso APP

I-AMRR Treviso avvicinamento, la vediamo prossima a San Polo di Piave, contatti Aviano avvicinamento 120.125

I-AMRR, Treviso avvicinamento, Corretto

Aviano APP

I-AMRR Aviano avvicinamento, identificato a Sud di San Polo di Piave, prosegui 1000 piedi.

I-AMRR, Aviano avvicinamento, lasciando la nostra zona, cessa il servizio di ricerca e soccorso, per ulteriori Padova Informazioni 124.150

Corretto

I-AMRR



Treviso avvicinamento, I-AMRR, 120.125, buona giornata.

Aviano avvicinamento I-AMRR

Aviano avvicinamento, I-AMRR, 1000, fará

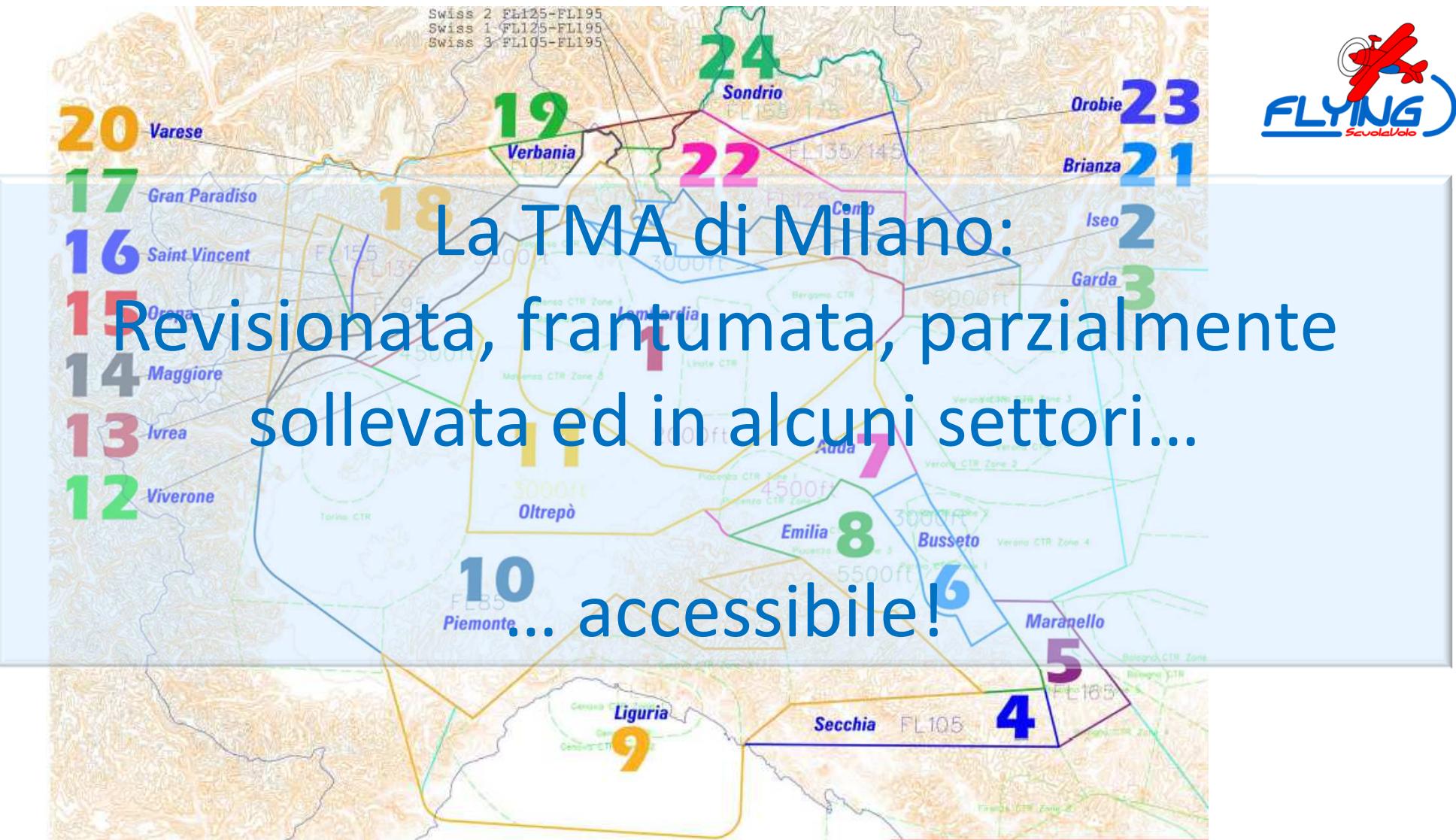
Aviano avvicinamento I-AMRR, 124.150, grazie una buona giornata.



La TMA di Milano:

Revisionata, frantumata, parzialmente
sollevata ed in alcuni settori...

... accessibile!





Nel 2015 è entrata in vigore la revisione della TMA di Milano, improntata a Concedere più spazio al volo VFR.

3 DESCRIZIONE

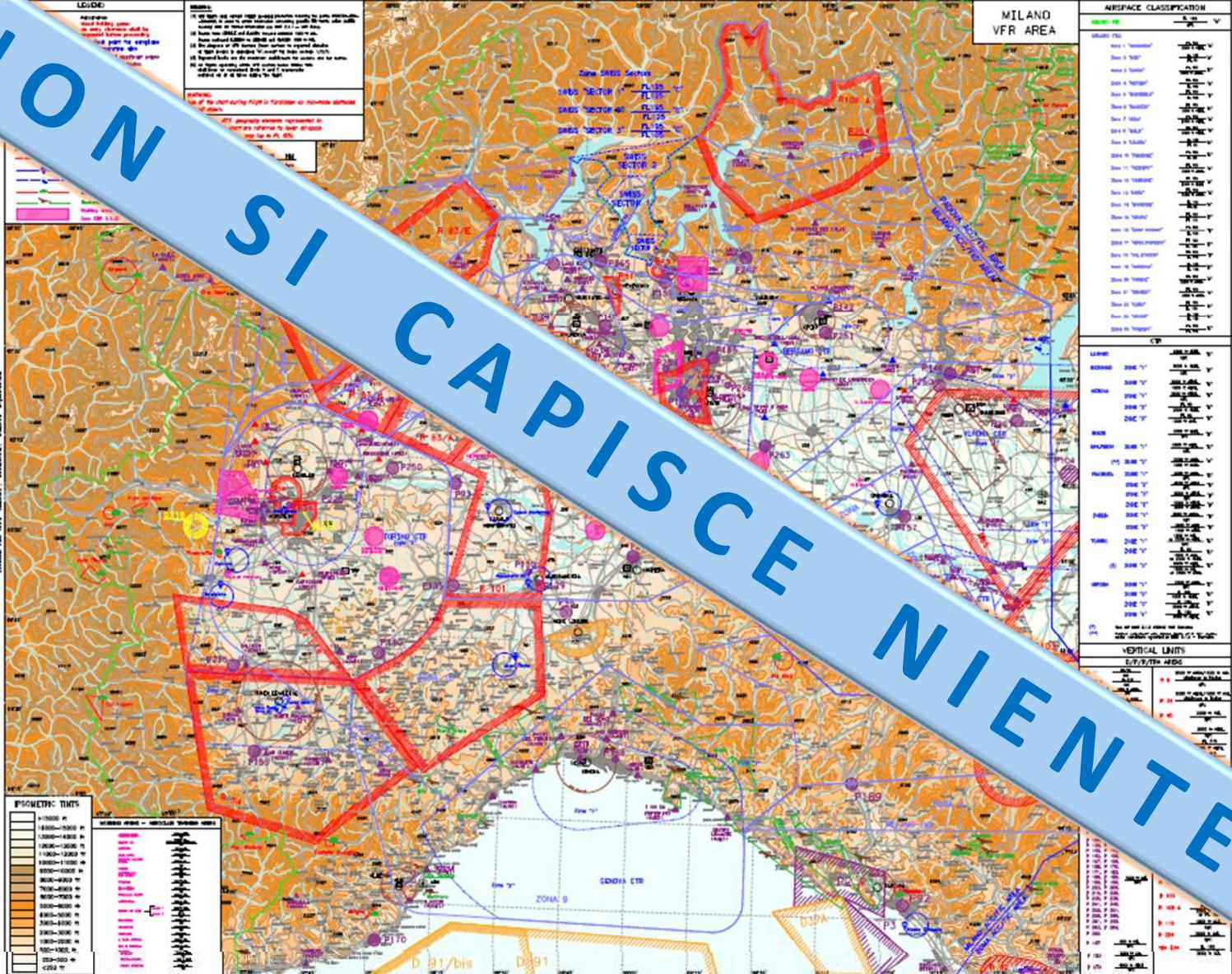
Le modifiche riguarderanno principalmente i limiti verticali, la classificazione e la suddivisione in settori.

La TMA Milano è stata suddivisa in più zone, ognuna con limite inferiore definito.

I settori VFR saranno cancellati, la quota massima a cui potranno operare i traffici VFR mantenendosi in spazio aereo classificato "G" è determinata quindi dai limiti verticali inferiori di ciascun settore di TMA e delle zone dei CTR che non partono da SFC.

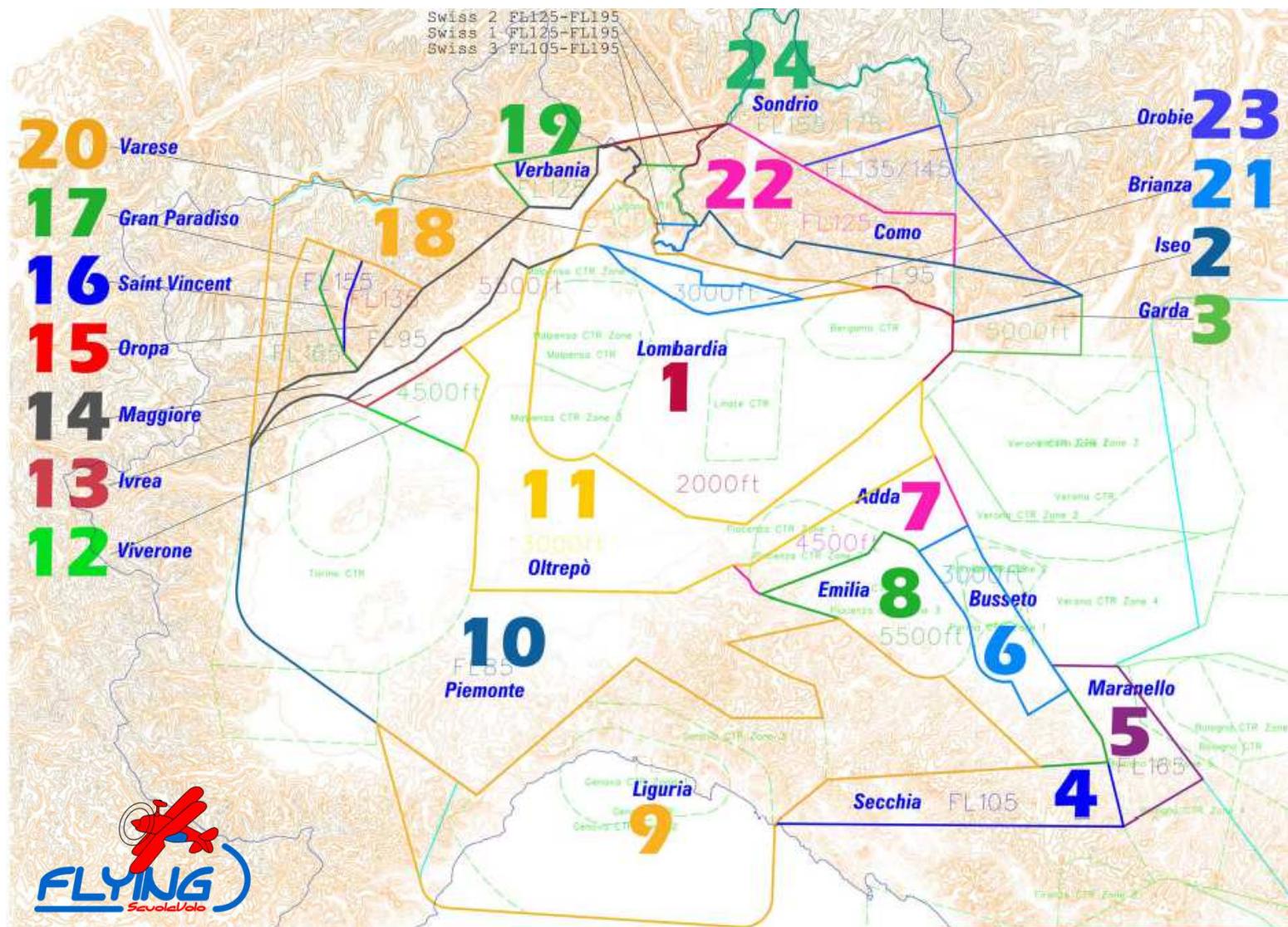
L'eliminazione dei settori VFR e la contestuale revisione delle quote minime delle TMA, in armonia con le minime di vettoramento radar, genera una ottimizzazione dello spazio aereo con una maggiore concessione di spazio aereo al VFR in linea con le richieste e le aspettative dell'utenza, senza modifiche alla normale gestione operativa del traffico IFR.

An aeronautical map of the Milan VFR area, showing various flight routes, airports, and terrain. A large blue diagonal banner with the text "NON SI CAPISCE NIENTE!" is overlaid across the map.

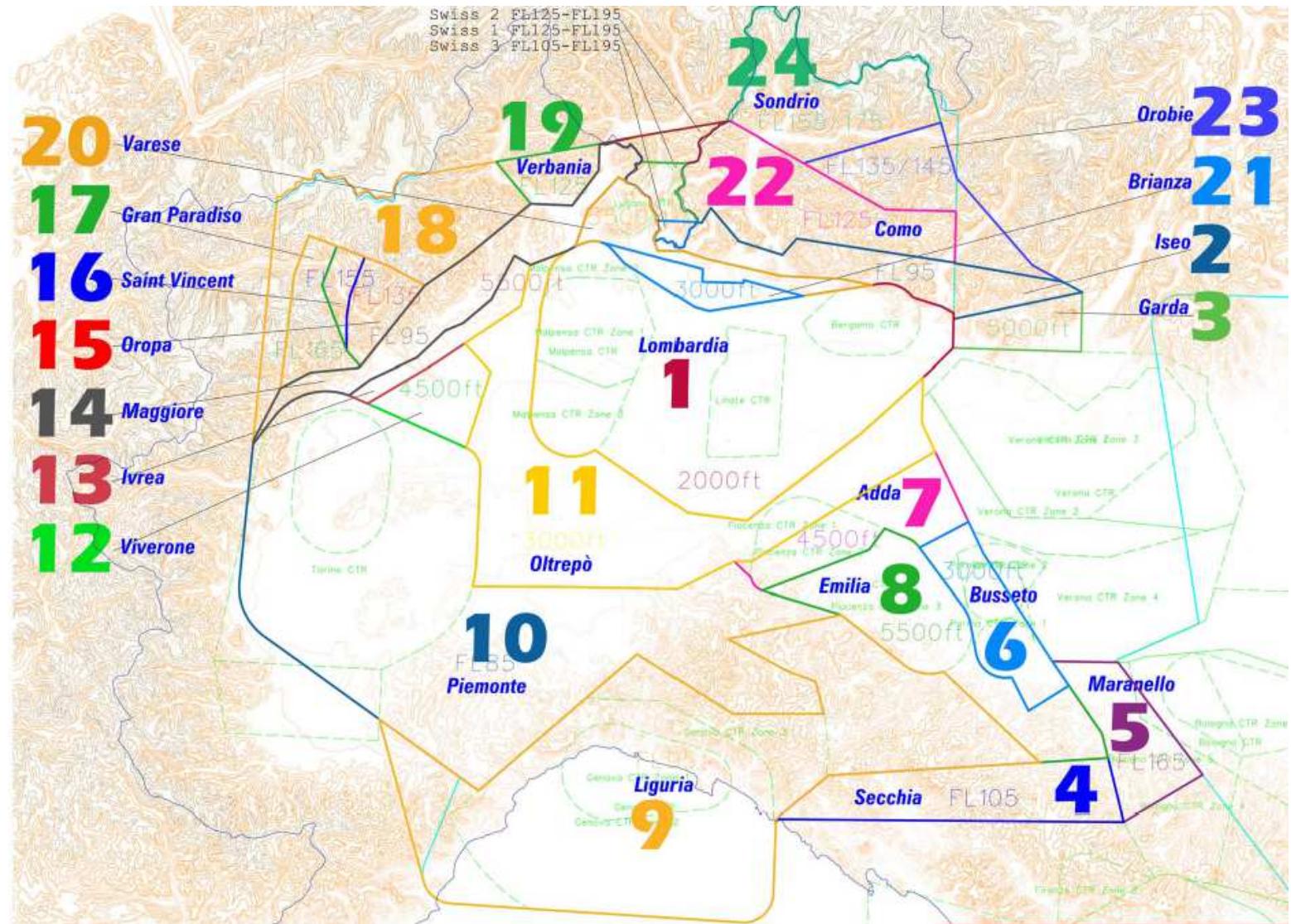


MILANO TMA

Zona 1 "LOMBARDIA"	FL 195 2000 ft AMSL	"A"
Zona 2 "ISEO"	FL 195 FL 95	"A"
Zona 3 "GARDA"	FL 195 5000 ft AMSL	"D"
Zona 4 "SECCHIA"	FL 195 FL 105	"D"
Zona 5 "MARANELLO"	FL 195 FL 185	"D"
Zona 6 "BUSSETO"	FL 195 3000 ft AMSL	"D"
Zona 7 "ADDA"	FL 195 4500 ft AMSL	"A"
Zona 8 "EMILIA"	FL 195 5500 ft AMSL	"D"
Zona 9 "LIGURIA"	FL 195 FL 95	"D"
Zona 10 "PIEMONTE"	FL 195 FL 85	"D"
Zona 11 "OLTREPO"	FL 195 2500 ft AMSL	"A"
Zona 12 "VIVERONE"	FL 195 4500 ft AMSL	"A"
Zona 13 "IVREA"	FL 195 5500 ft AMSL	"A"
Zona 14 "MAGGIODRE"	FL 195 FL 95	"A"
Zona 15 "OROPA"	FL 195 FL 135	"D"
Zona 16 "SAINT VINCENT"	FL 195 FL 155	"D"
Zona 17 "GRAN PARADISO"	FL 195 FL 165	"D"
Zona 18 "VAL D'AOSTA"	FL 195 FL 175	"D"
Zona 19 "VERBANIA"	FL 195 FL 125	"D"
Zona 20 "VARESE"	FL 195 5500 ft AMSL	"A"
Zona 21 "BRIANZA"	FL 195 3000 ft AMSL	"A"
Zona 22 "COMO"	FL 195 FL 125	"D"
Zona 23 "OROBIE"	FL 195 FL 145	"D"
Zona 24 "SONDrio"	FL 195 FL 175	"D"



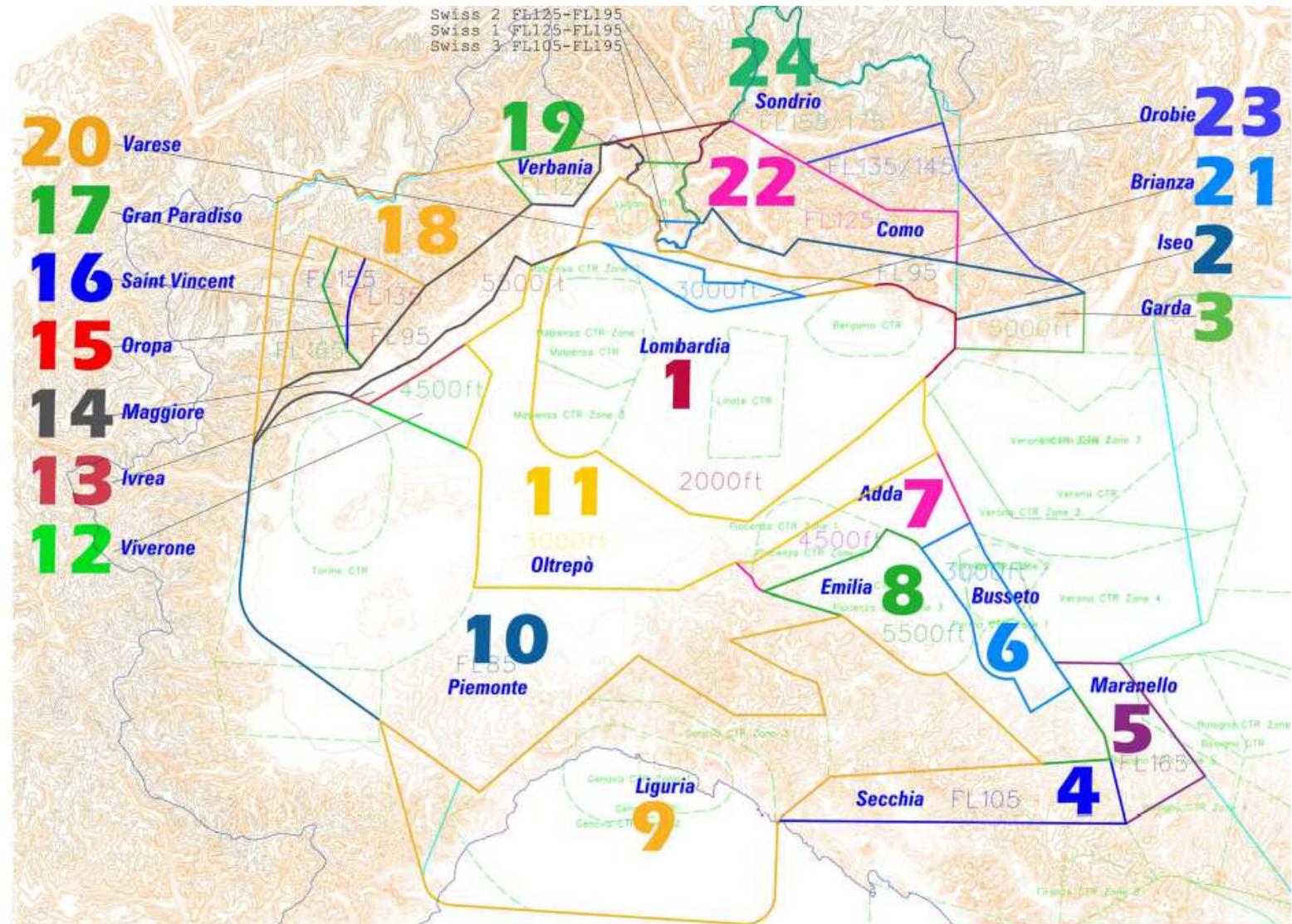
Analizziamo ogni settore della TMA per definire come e dove si può volare.
 Pianificando, tenere conto dell'orografia e delle limitazioni dovute ai CTR e altre aree, proibite o comunque regolamentate, sottostanti ai settori della TMA.



SETTORE 1: Lombardia Classe A 2000 – FL195

Comprende i CTR di
Malpensa, Linate, Orio
Collega il CTR di Torino
a quello di Verona

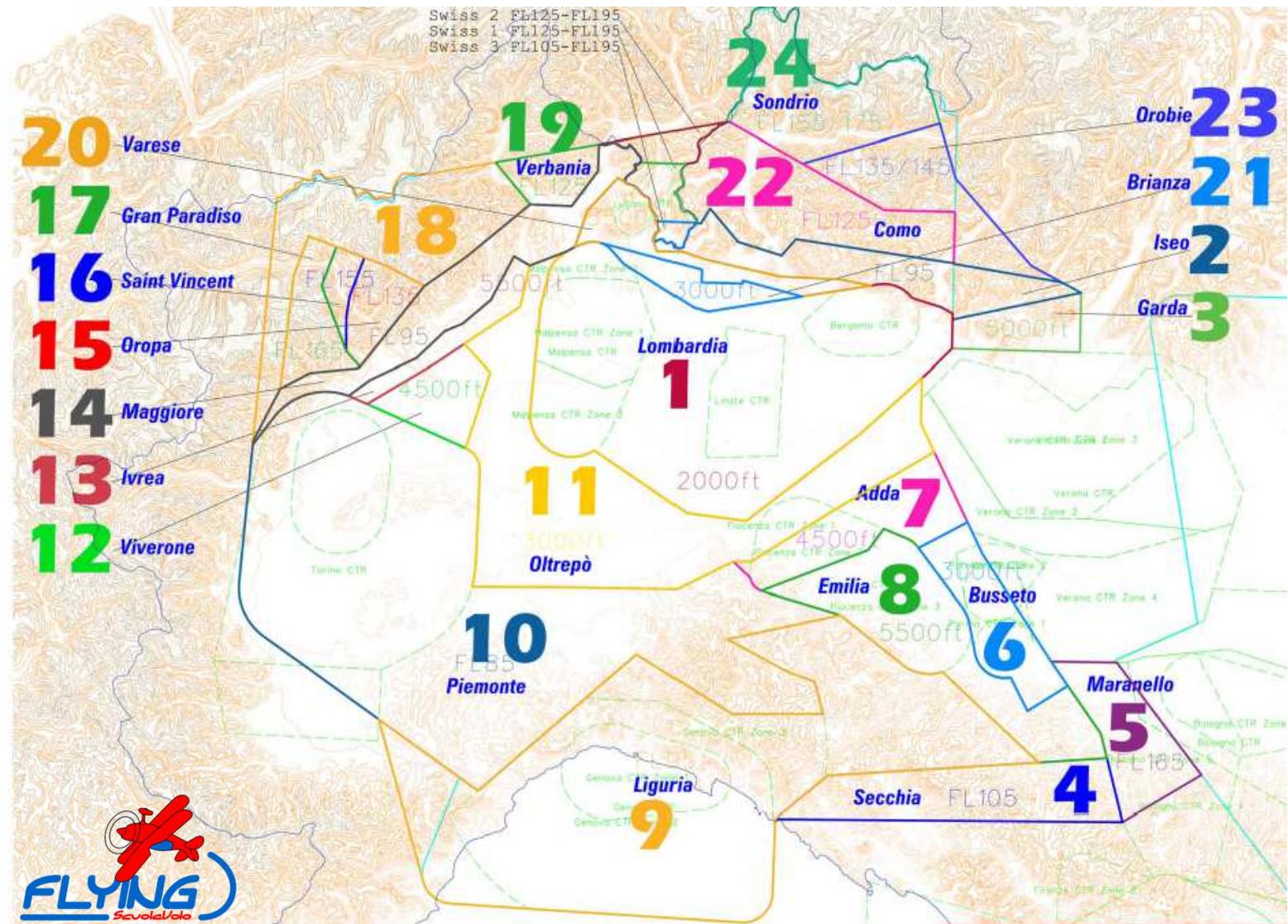
Tutto il VDS può
volare fino a 2000'
MSL
Senza autorizzazione



SETTORE 2:
Iseo
Classe A
FL95 – FL195

Da Como al lago d'Iseo, in parte montagnoso
Lambisce il CTR di Orio

Tutto il VDS può volare fino a FL95
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

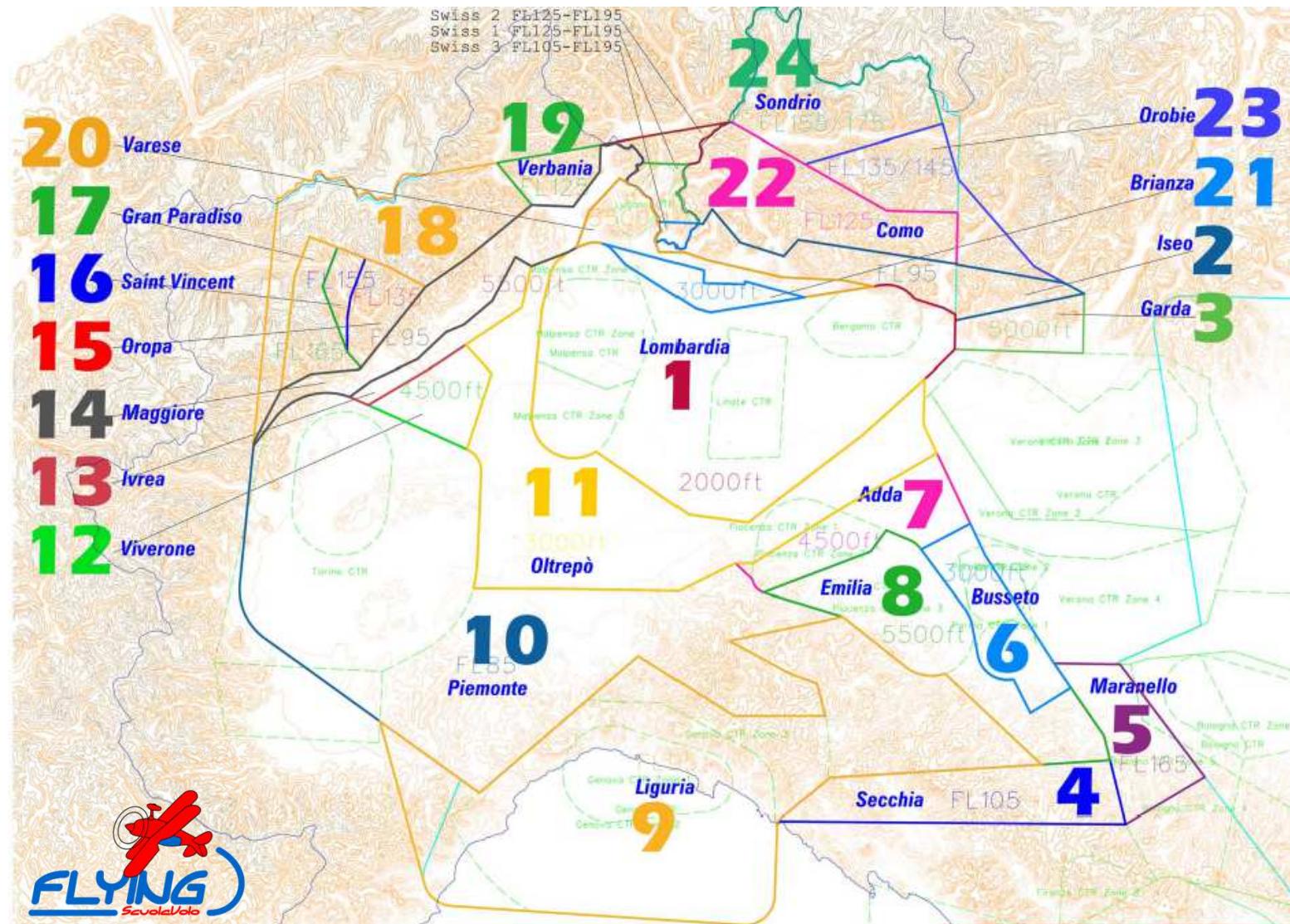


SETTORE 3:
Garda
Classe D
5000 – FL195

A nord del CTR
Verona, in parte
montagnoso

Tutto il VDS può
volare fino 5000' MSL
Senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

VDS/A con Pilota/A
Da 5000' a FL195 con
autorizzazione

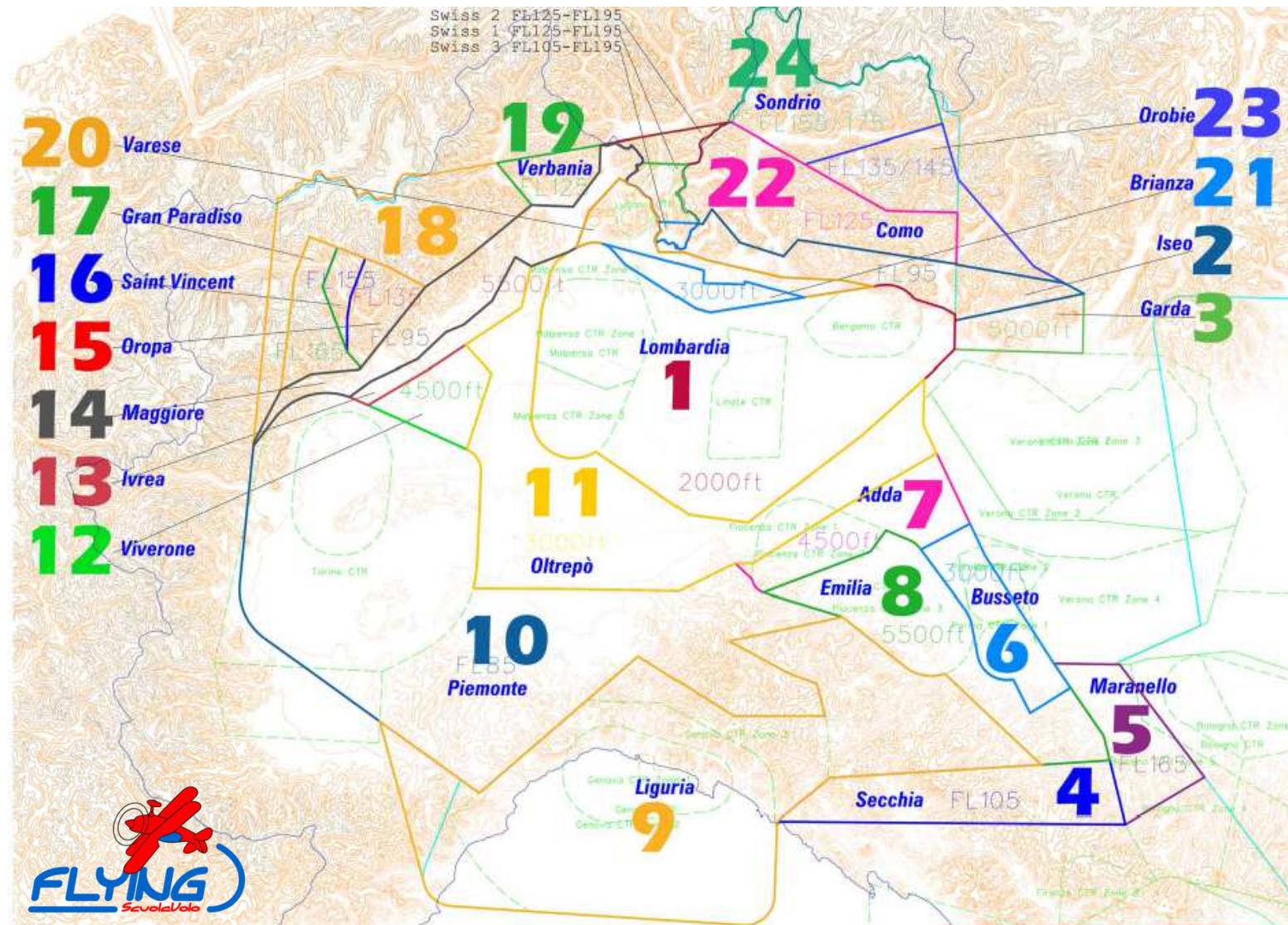


SETTORE 4:
Secchia
Classe D
FL105 – FL195

Zona appenninica,
congiunge i CTR di
Genova e Bologna

Tutto il VDS può
volare fino a FL105
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

VDS/A con Pilota/A
Da FL105 a FL195 con
autorizzazione

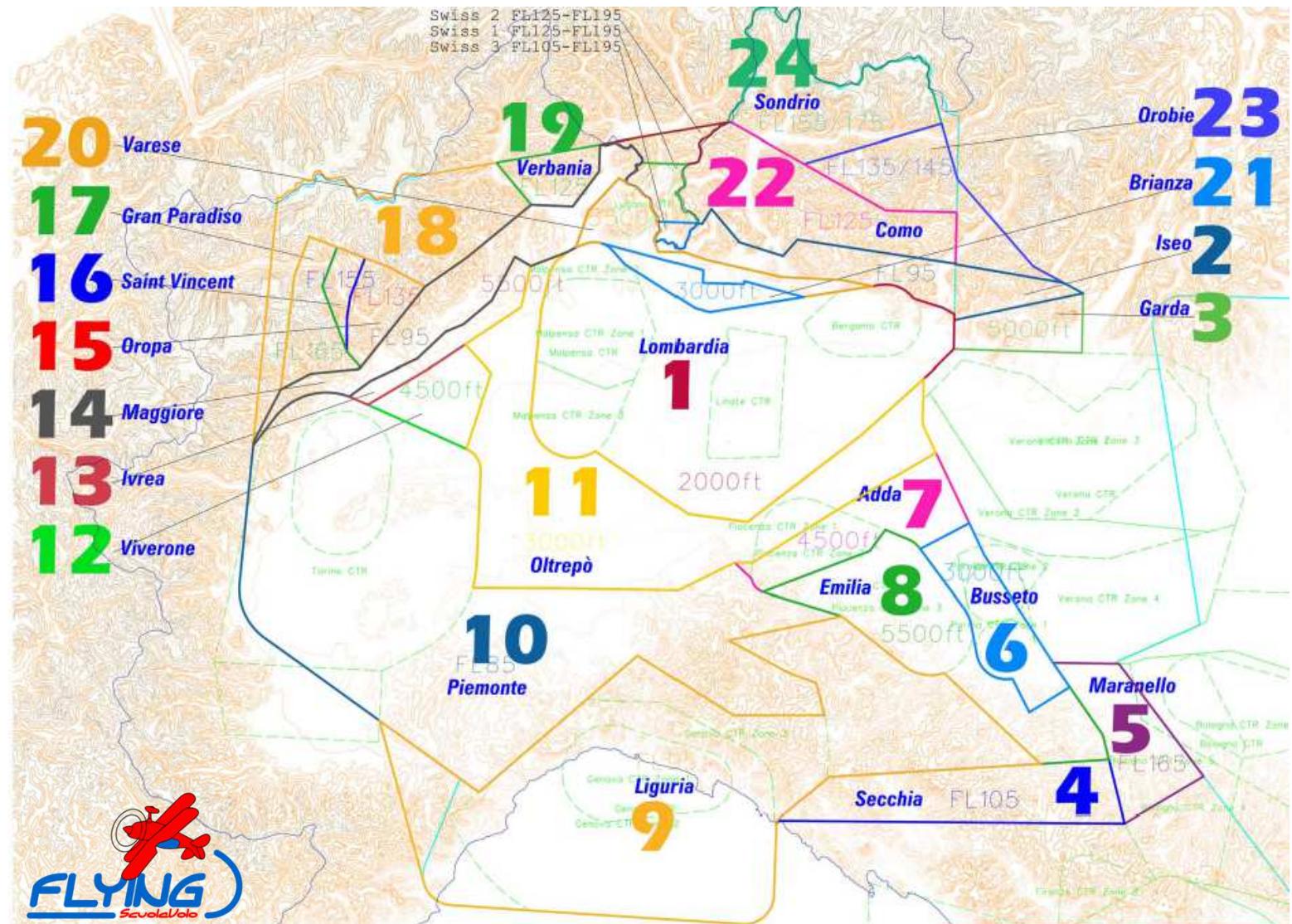


SETTORE 5:
Maranello
Classe D
FL165 – FL195

Congiunge i CTR di
Verona e Bologna

Tutto il VDS può
volare fino a FL165
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

VDS/A con Pilota/A
Da FL165 a FL195 con
autorizzazione.

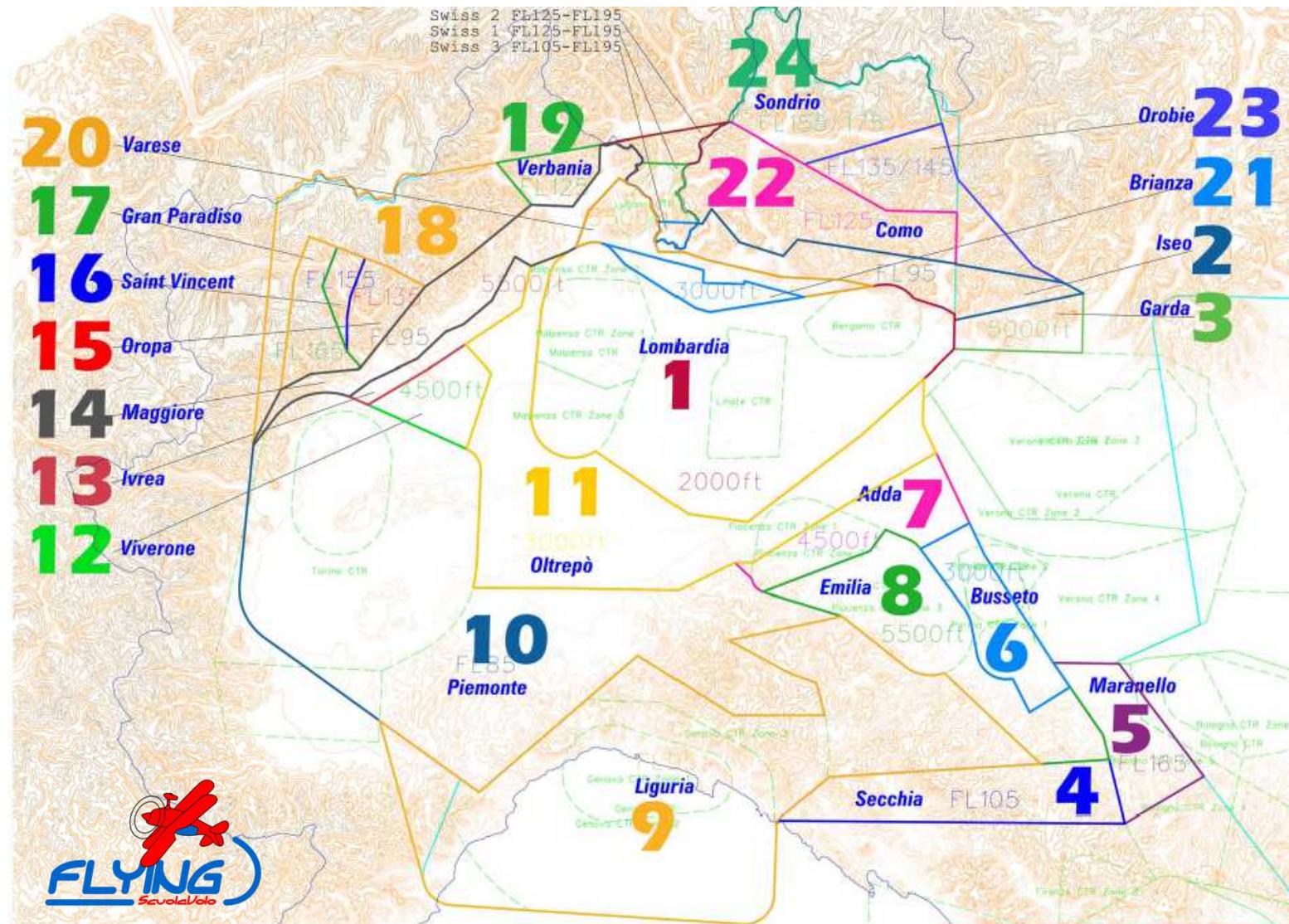


SETTORE 6: Busseto Classe D 3000 – FL195

Congiunge i CTR di
Piacenza, Parma,
Verona e Bologna

Tutto il VDS può
volare fino a 3000'
Senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

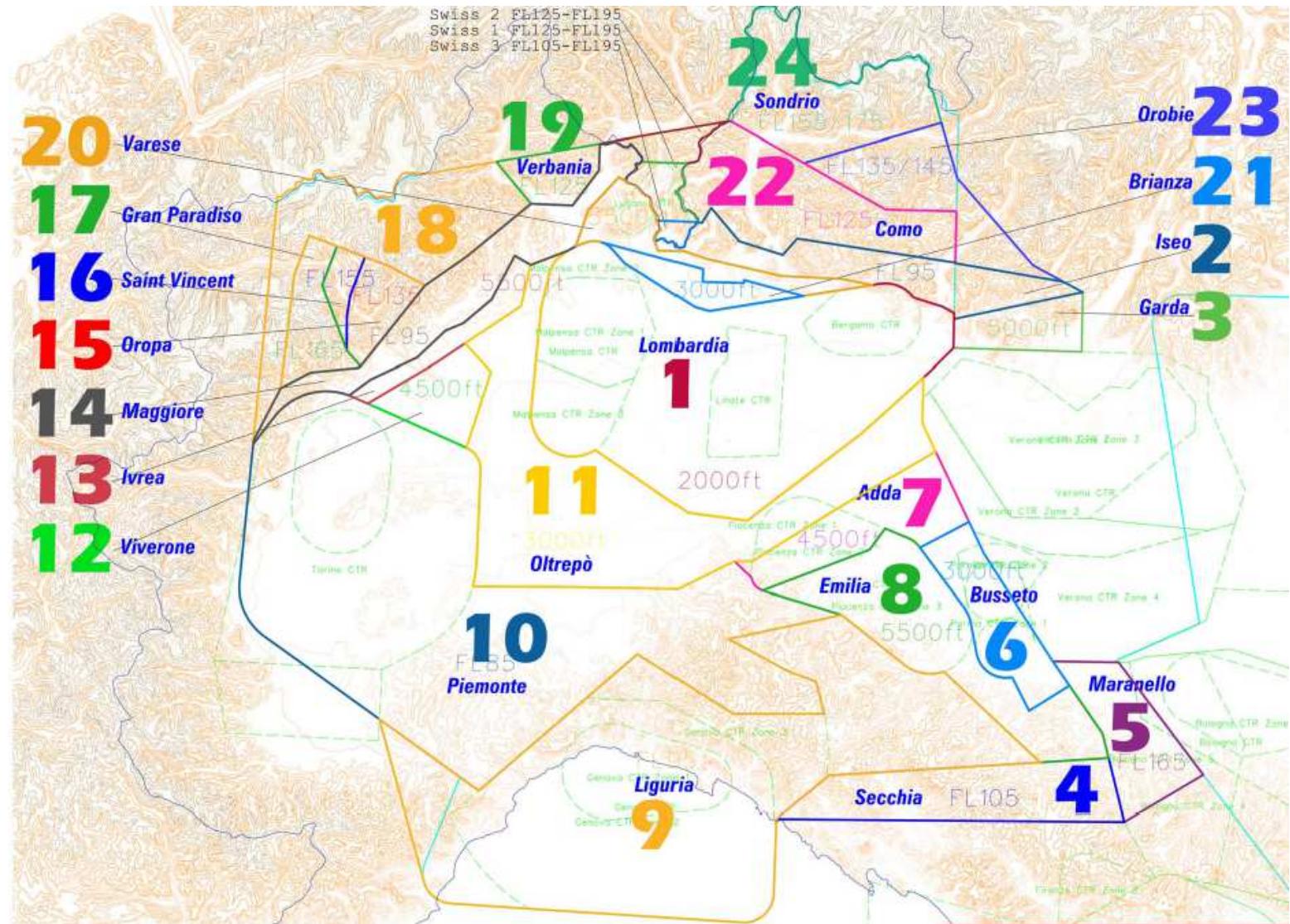
VDS/A con Pilota/A
Da 3000' a FL195 con
autorizzazione.



SETTORE 7:
Adda
Classe A
4500 – FL195

Sovrasta parte del CTR di Piacenza e lo congiunge al CTR Verona

Tutto il VDS può volare fino a 4500'
Senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

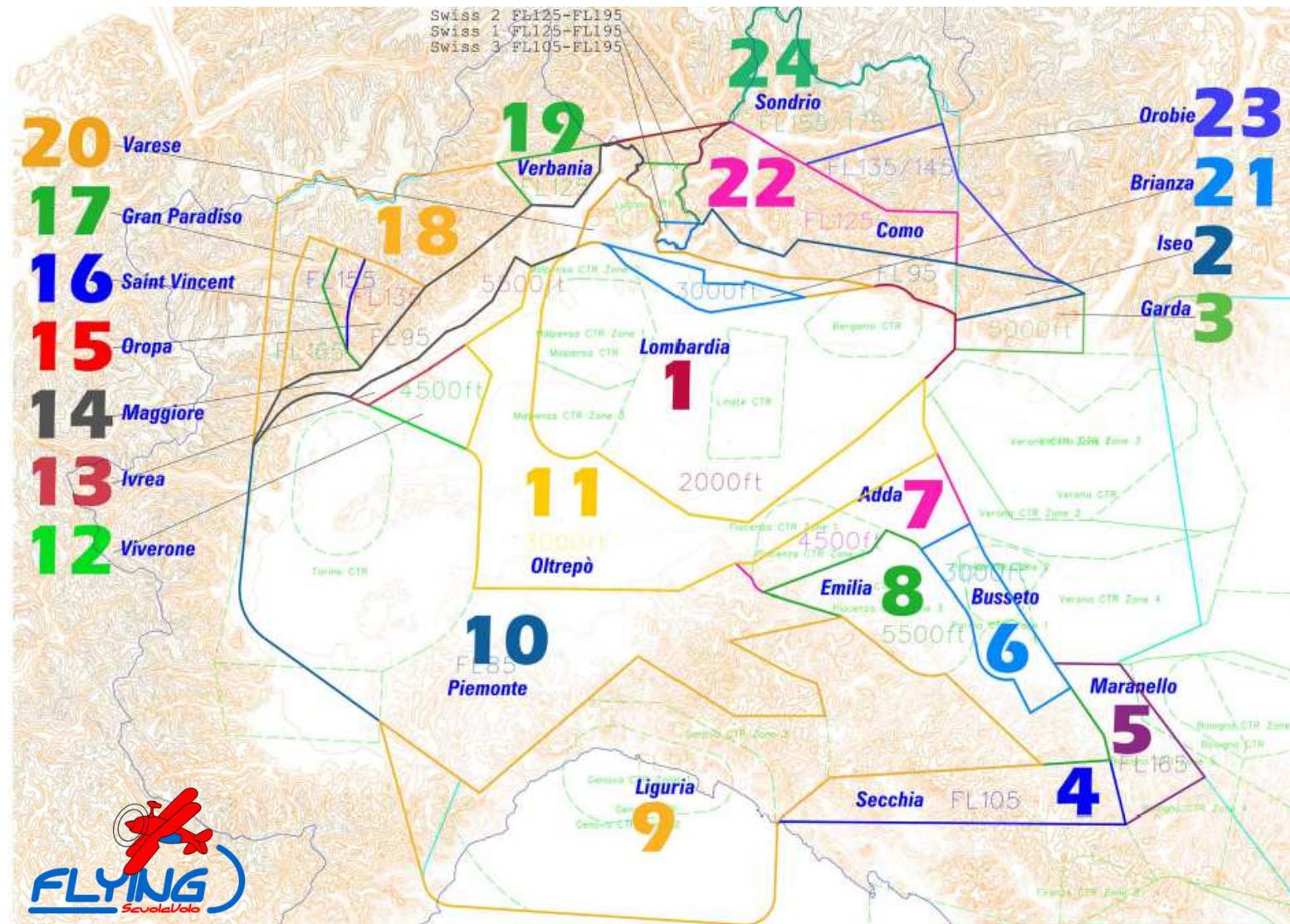


SETTORE 8:
Emilia
Classe D
5500 – FL195

Congiunge i CTR di
Piacenza, Parma e
Bologna

Tutto il VDS può
volare fino a 5500'
Senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

VDS/A con Pilota/A
Da 5500' a FL195 con
autorizzazione.

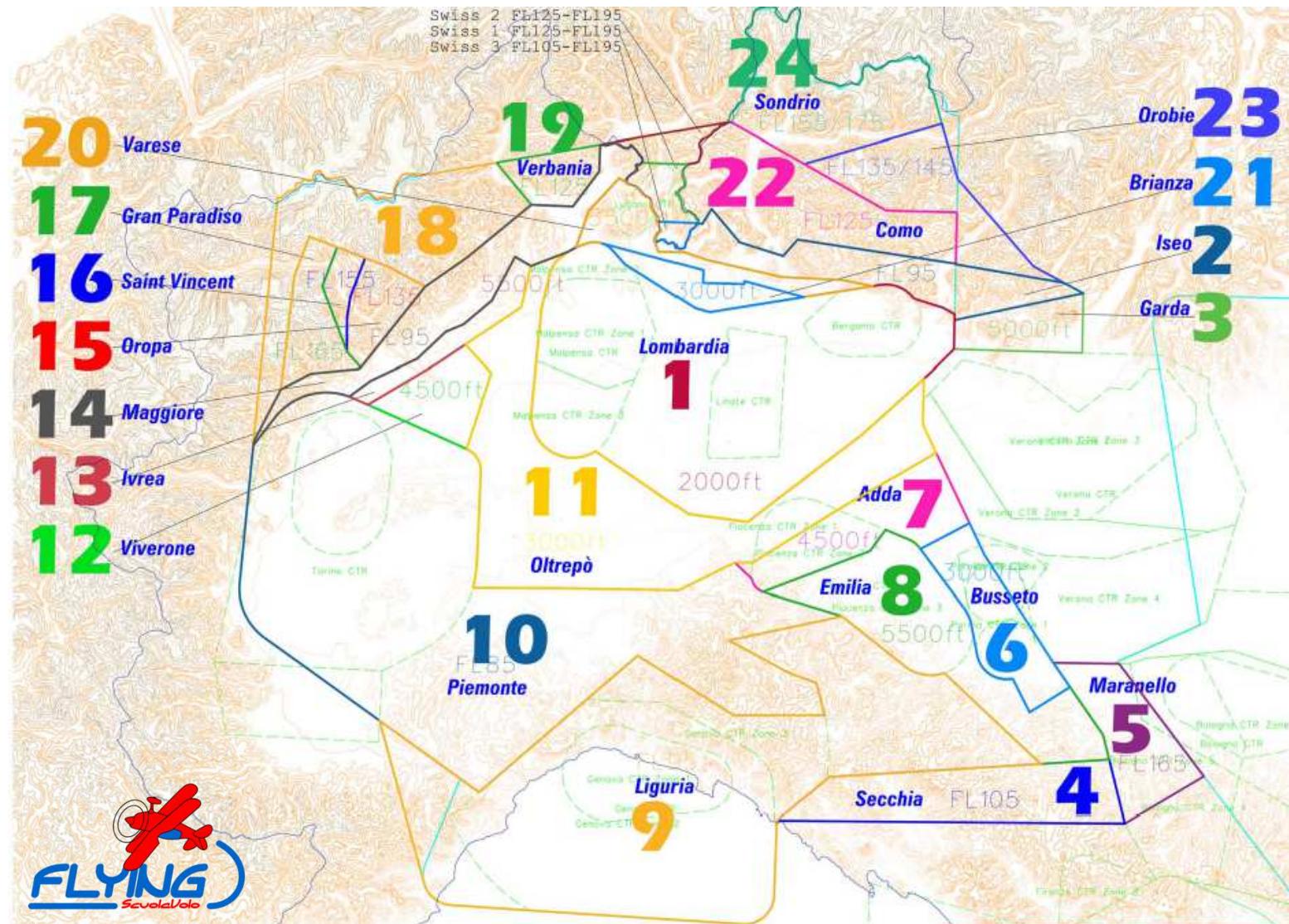


SETTORE 9:
Liguria
Classe D
FL95 – FL195

Congiunge i CTR di
Torino, Genova e
Piacenza

Tutto il VDS può
volare fino a FL95
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

VDS/A con Pilota/A
Da FL95 a FL195 con
autorizzazione.

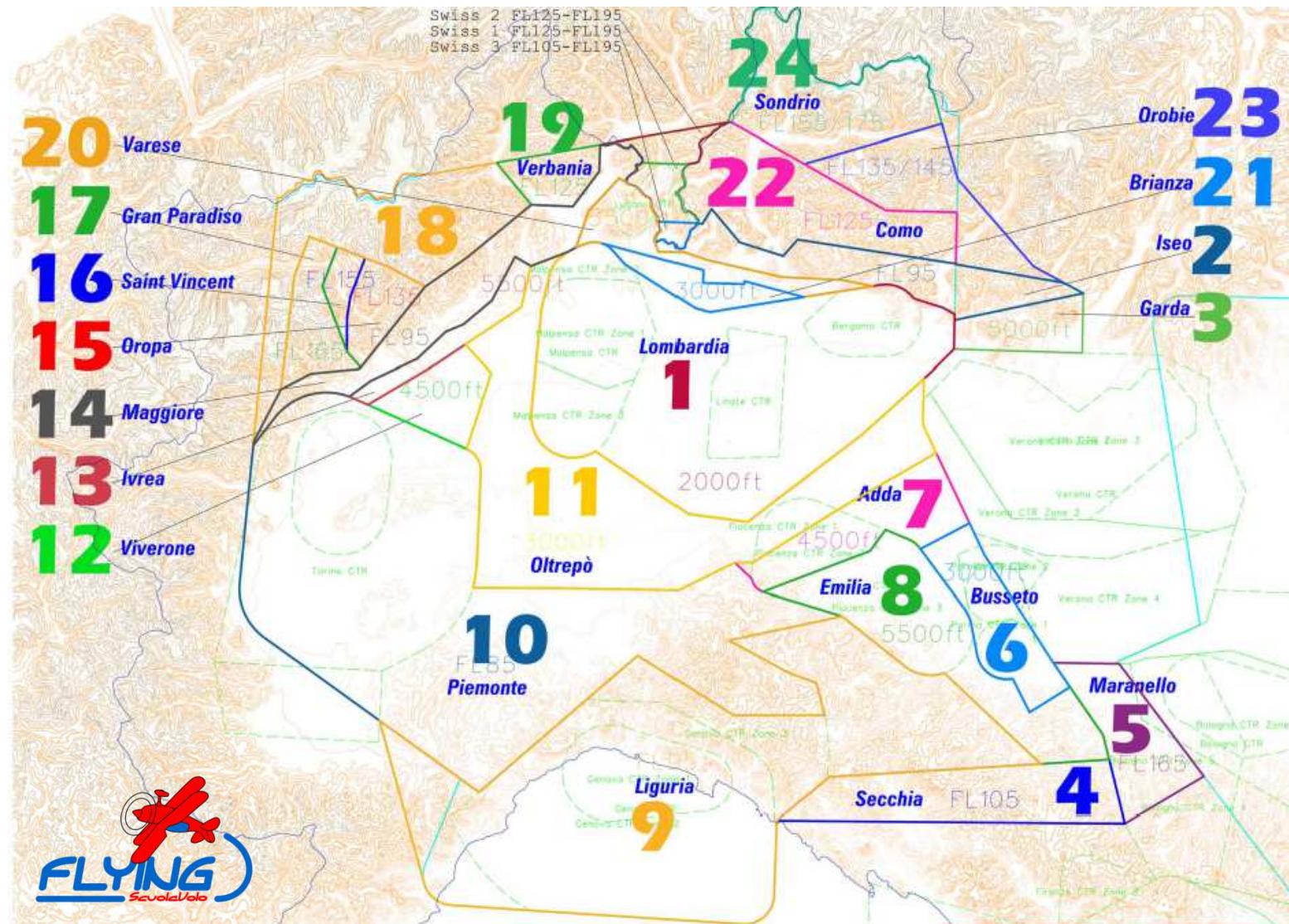


SETTORE 10: Piemonte Classe D FL85 – FL195

Congiunge i CTR di
Torino, Genova e
Piacenza

Tutto il VDS può
volare fino a FL85
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

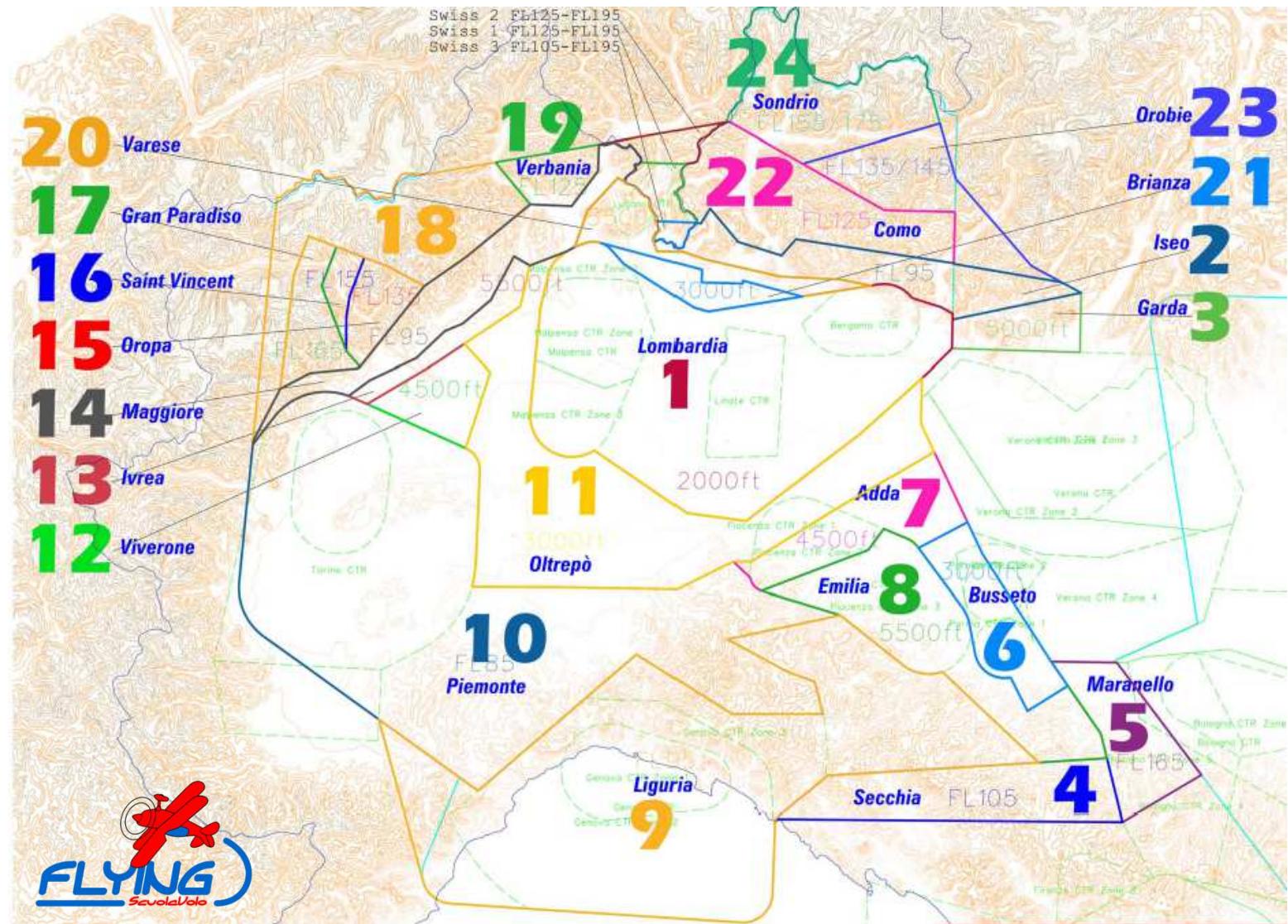
VDS/A con Pilota/A
Da FL85 a FL195 con
autorizzazione.



SETTORE 11:
Oltrepò
Classe A
2500 – FL195

Congiunge i CTR di
Torino, Malpensa,
Verona e Piacenza

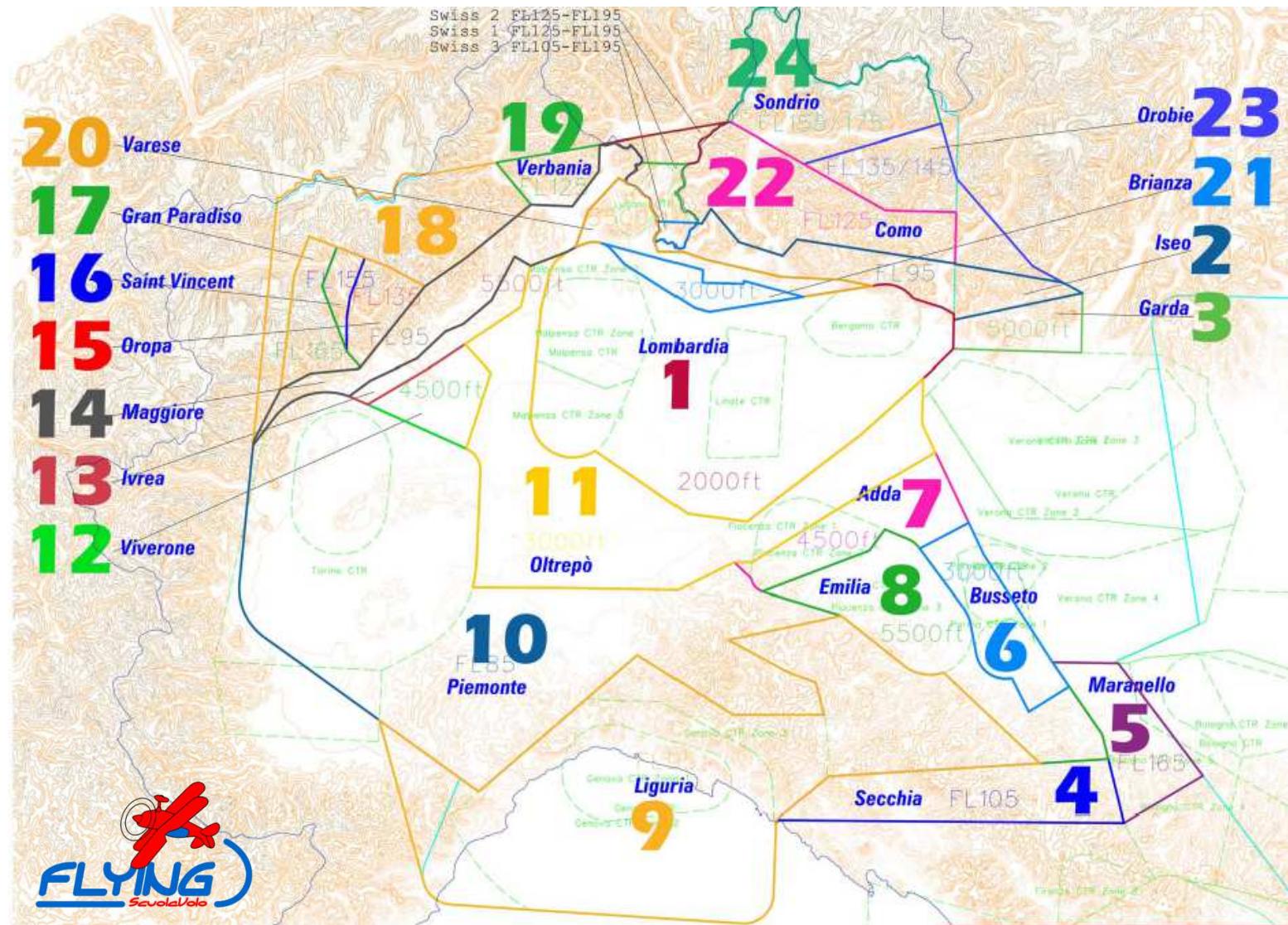
Tutto il VDS può
volare fino a 2500'
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)



SETTORE 12:
Viverone
Classe A
4500 – FL195

A nord del CTR di
Torino

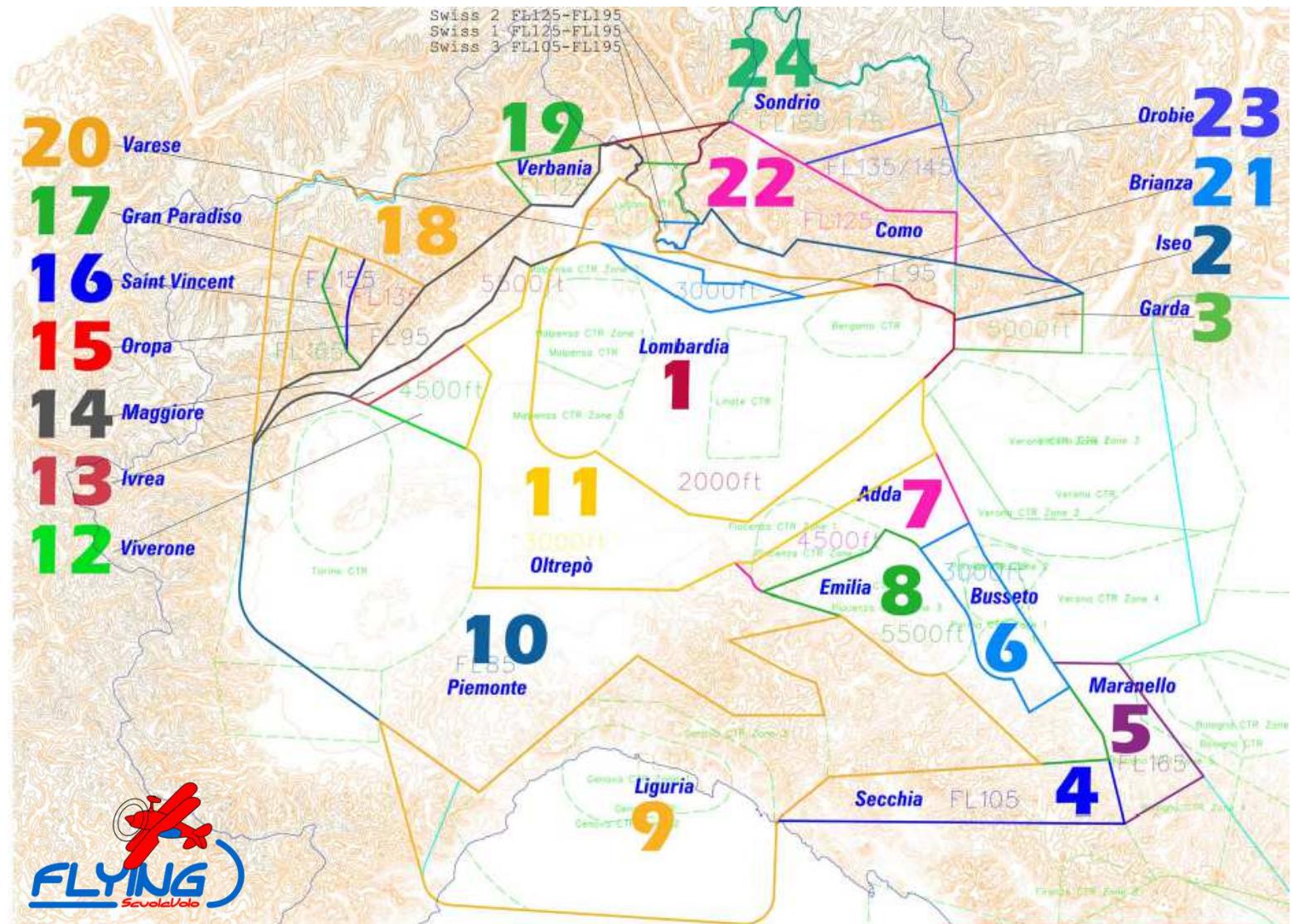
Tutto il VDS può
volare fino a 4500'
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)



SETTORE 13:
Ivrea
Classe A
5500 – FL195

A nord del CTR di
Torino, Parzialmente
montagnoso

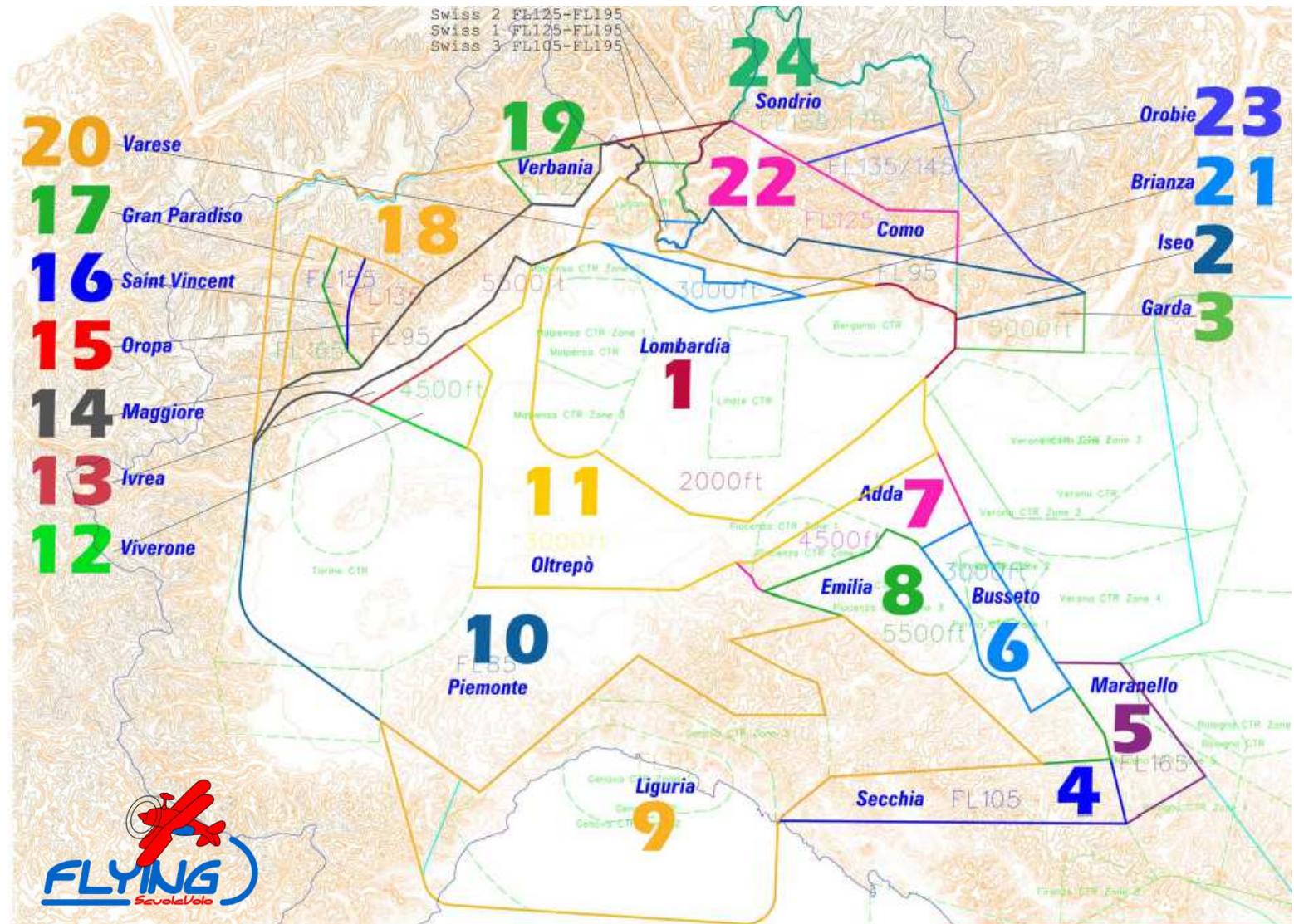
Tutto il VDS può
volare fino a 5500'
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)



SETTORE 14: Maggiore Classe A FL95 – FL195

A nord del CTR di Torino, passa a nord del CTR di Malpensa verso il lago e la Svizzera, parzialmente montagnoso

Tutto il VDS può volare fino a FL95 senza autorizzazione (basici max 1000' AGL)

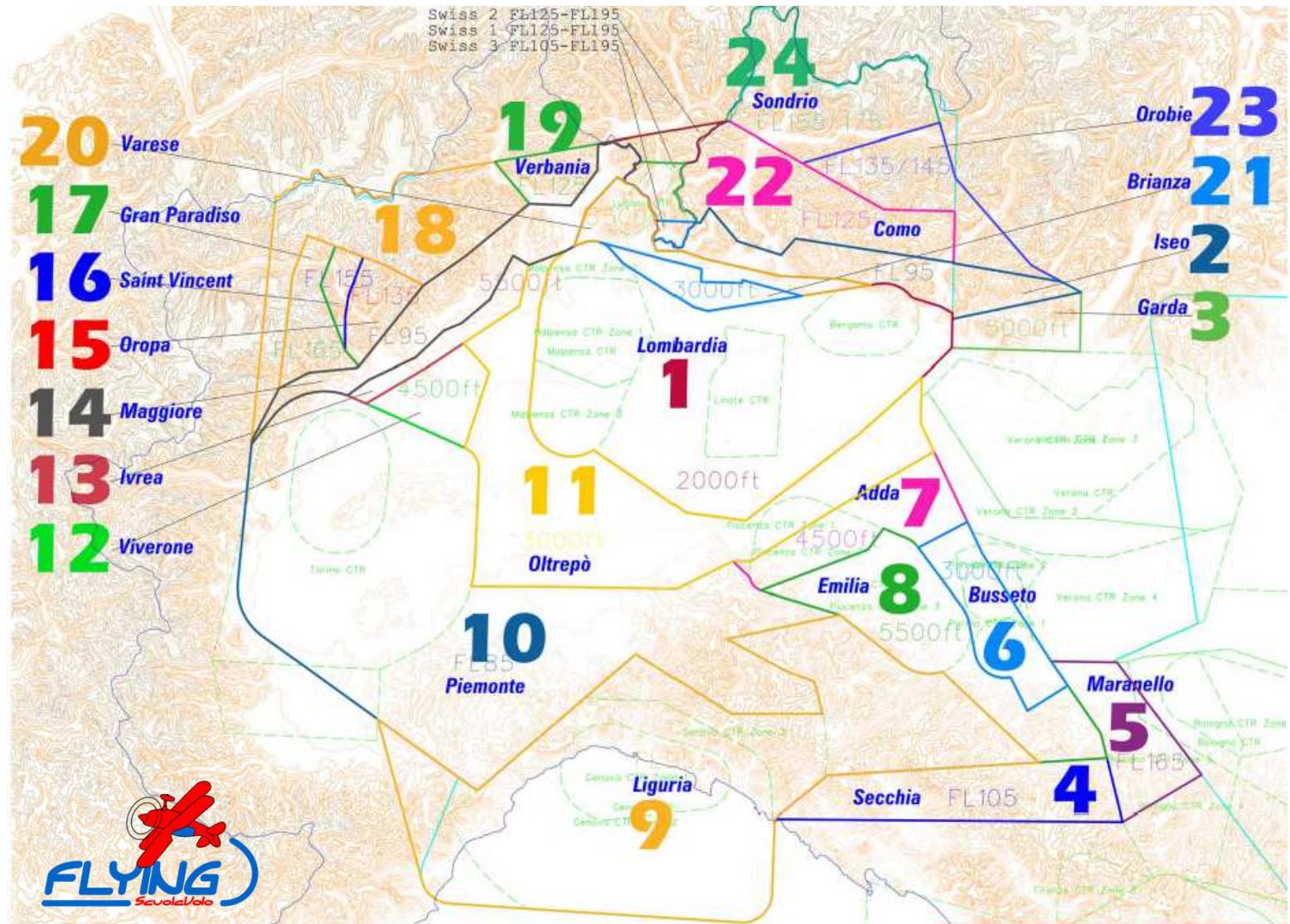


SETTORE 15:
Oropa
Classe D
FL135 – FL195

A nord del CTR di
Torino, montagnoso

Tutto il VDS può
volare fino a FL135
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

VDS/A con Pilota/A
Da FL135 a FL195 con
autorizzazione.

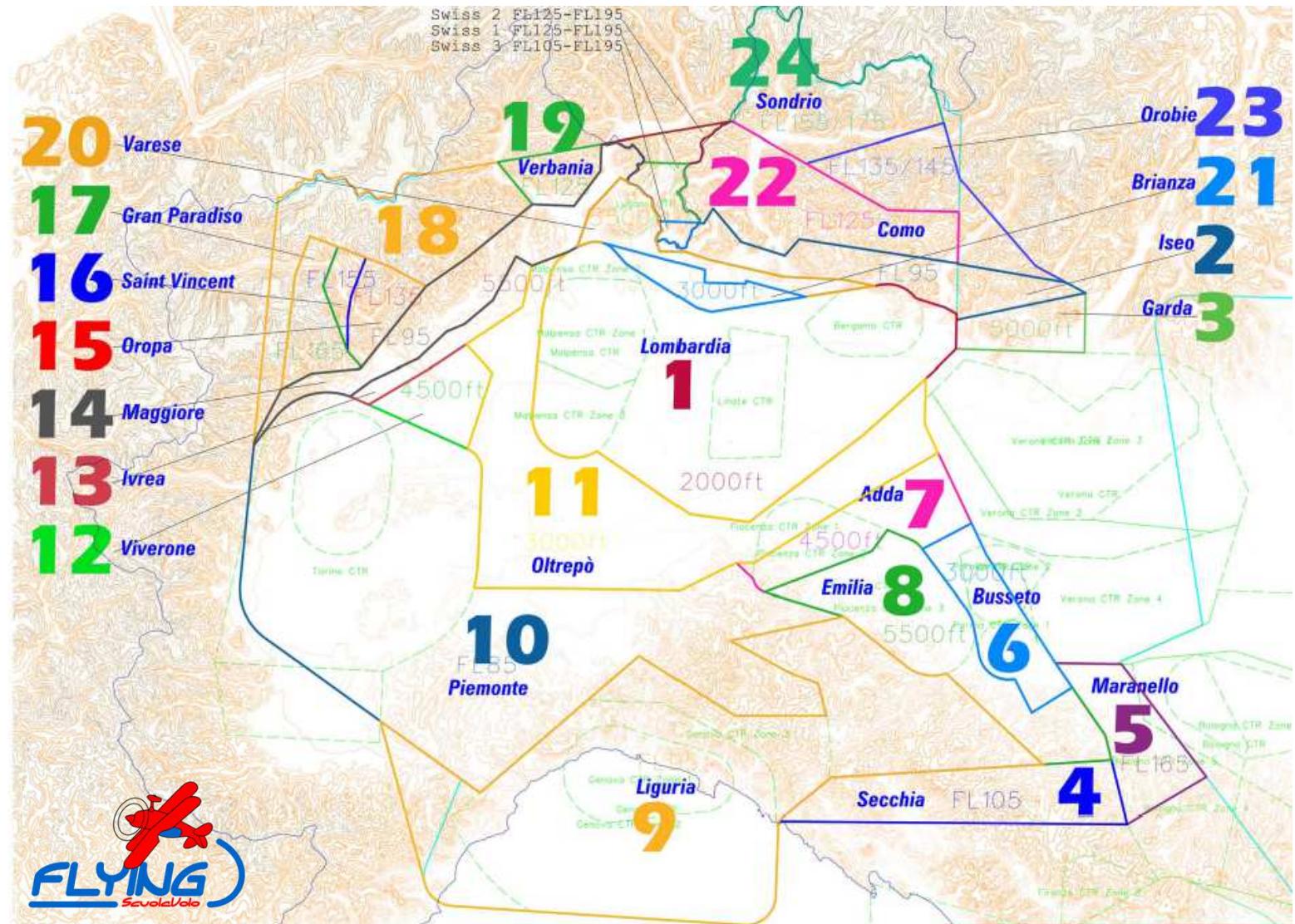


SETTORE 16: Saint Vincent Classe D FL155 – FL195

A nord del CTR di
Torino, montagnoso

Tutto il VDS può
volare fino a FL155
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

VDS/A con Pilota/A
Da FL155 a FL195 con
autorizzazione.

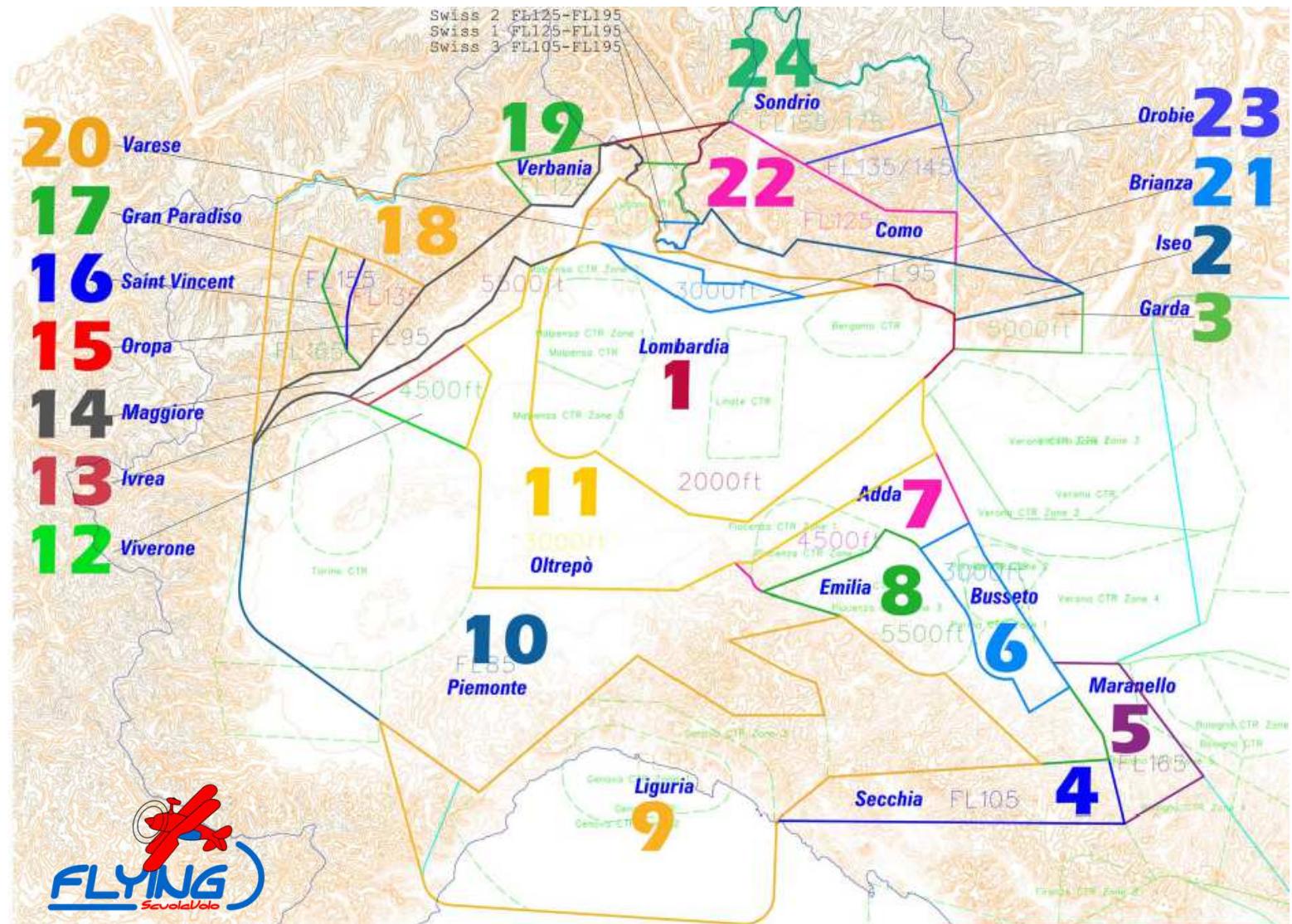


SETTORE 17: Gran Paradiso Classe D FL165 – FL195

A nord del CTR di
Torino, montagnoso

Tutto il VDS può
volare fino a FL165
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

VDS/A con Pilota/A
Da FL165 a FL195 con
autorizzazione.

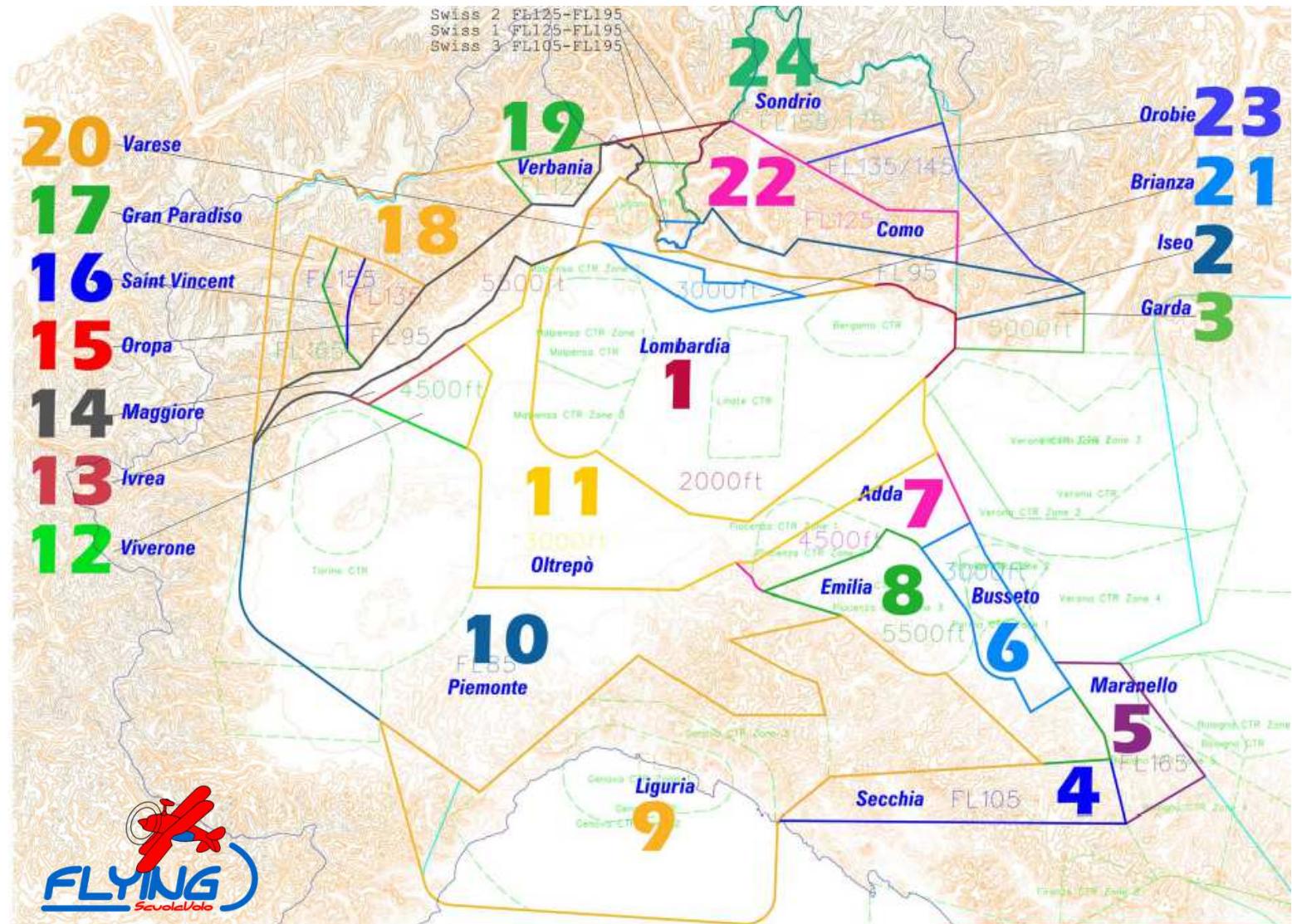


SETTORE 18: Val d'Aosta Classe D FL175 – FL195

A nord del CTR di
Torino, montagnoso

Tutto il VDS può
volare fino a FL175
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

VDS/A con Pilota/A
Da FL175 a FL195 con
autorizzazione.

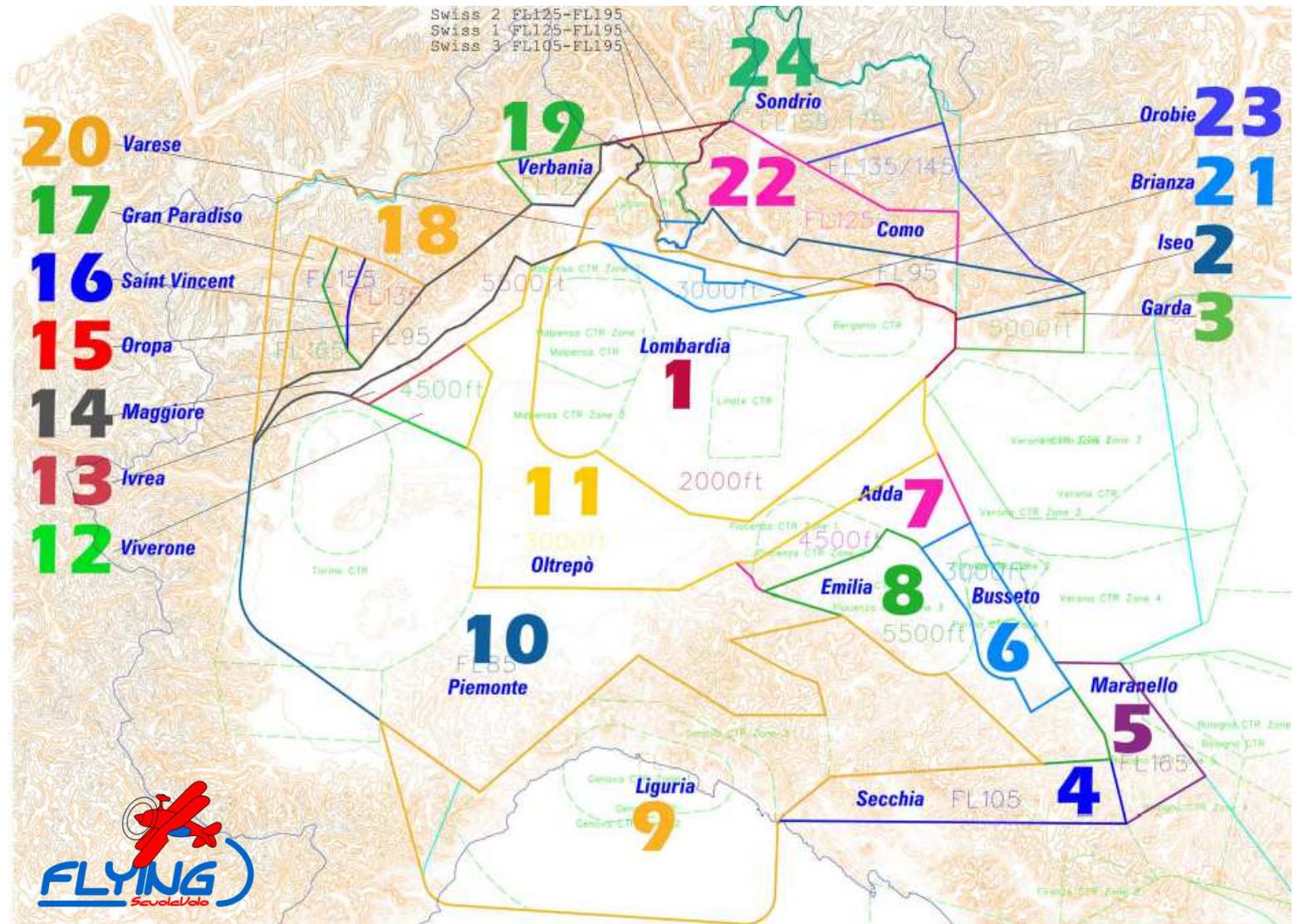


SETTORE 19:
Verbania
Classe D
FL125 – FL195

A nord lago Maggiore,
montagnoso

Tutto il VDS può
volare fino a FL125
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

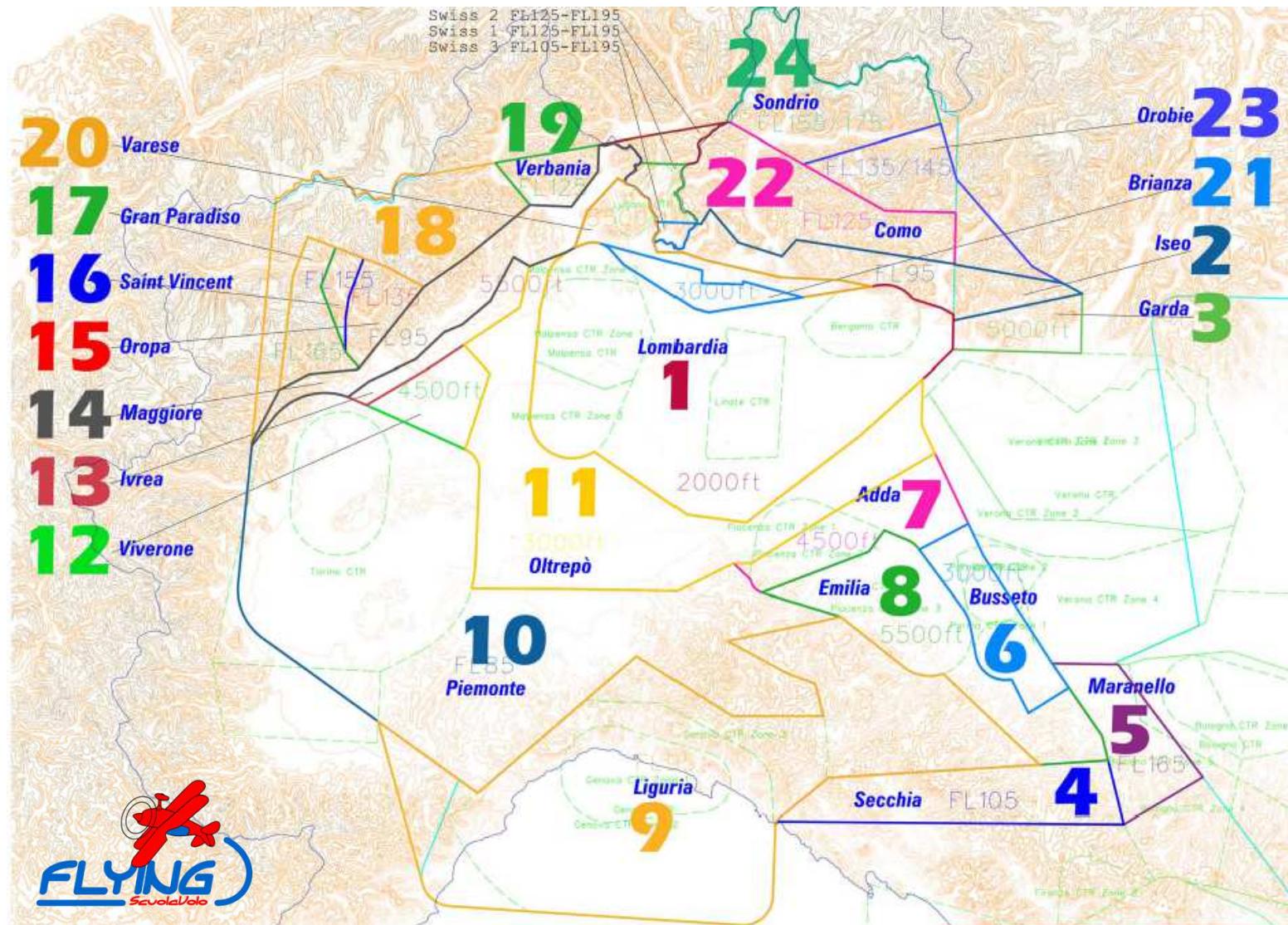
VDS/A con Pilota/A
Da FL125 a FL195 con
autorizzazione.



SETTORE 20:
Varese
Classe A
5500 – FL195

Comprende parte del
CTR di Lugano

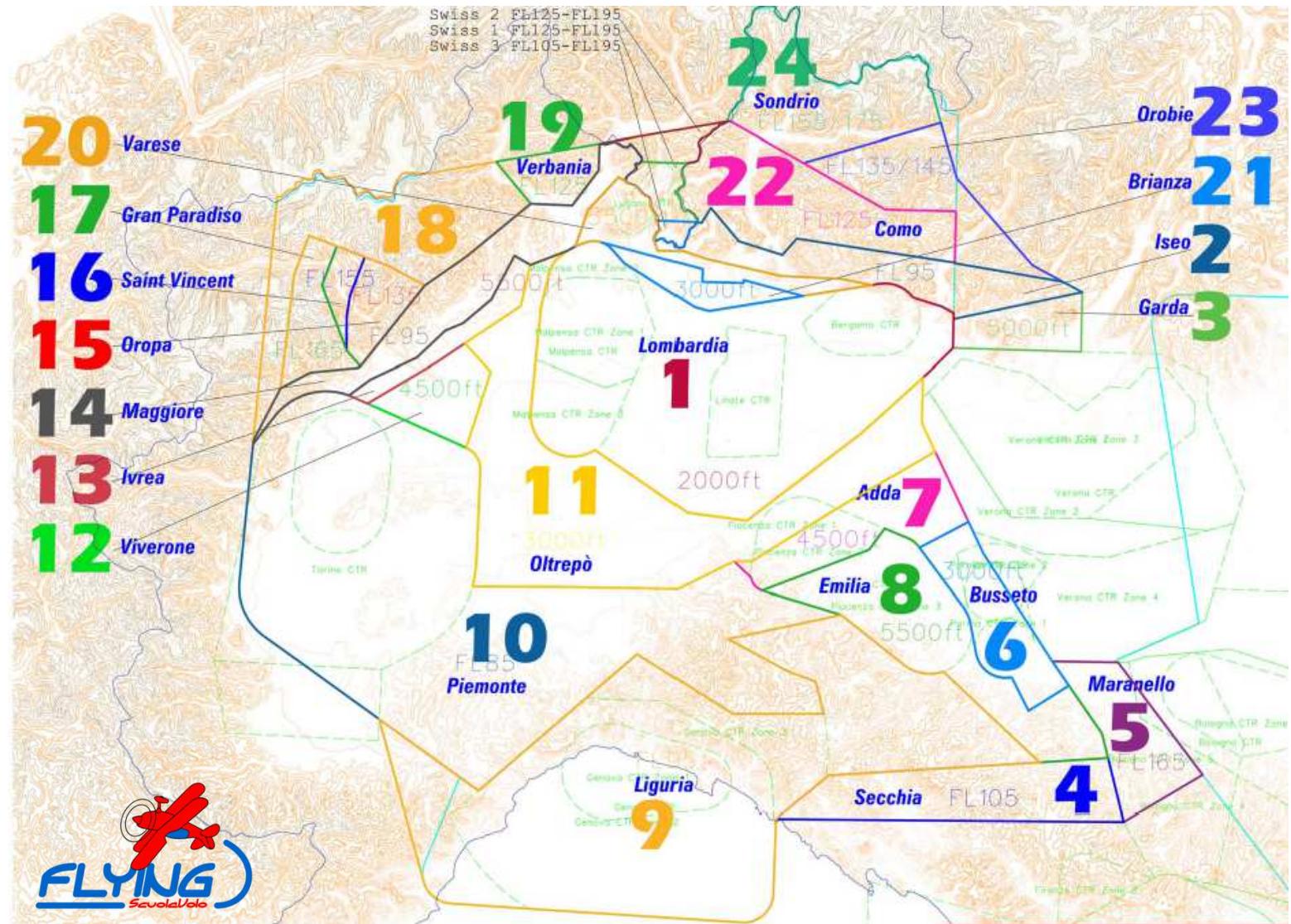
Tutto il VDS può
volare fino a 5500'
MSL senza
autorizzazione
(basici max 1000' AGL)



SETTORE 21:
Brianza
Classe A
3000 – FL195

A nord di Milano

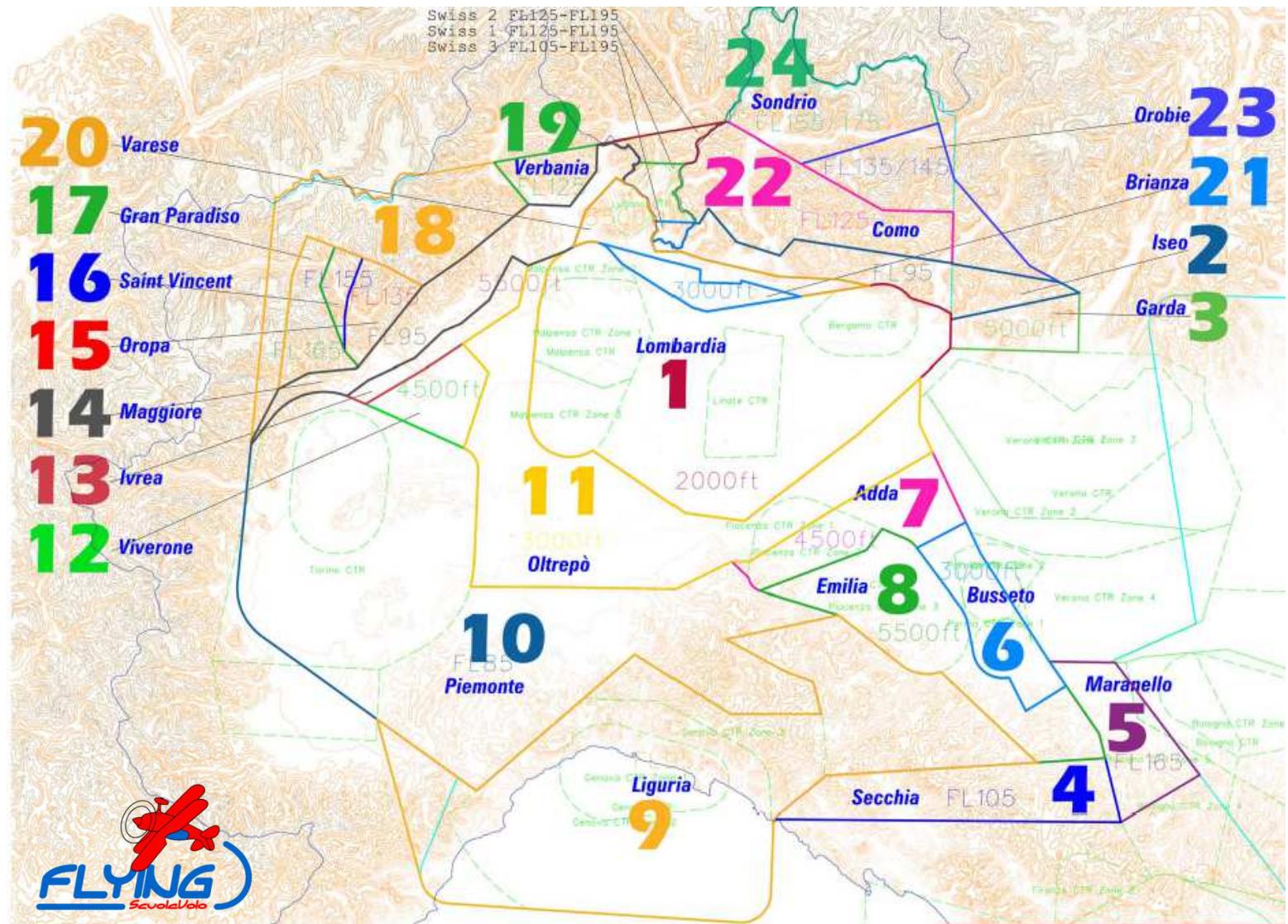
Tutto il VDS può
volare fino a
3000' MSL senza
autorizzazione
(basici max 1000' AGL)



SETTORE 22: Como Classe D FL125 – FL195 Montagnoso

Tutto il VDS può volare fino a FL125 senza autorizzazione (basici max 1000' AGL)

VDS/A con Pilota/A
Da FL125 a FL195 con
autorizzazione.



SETTORE 23:

Orobie

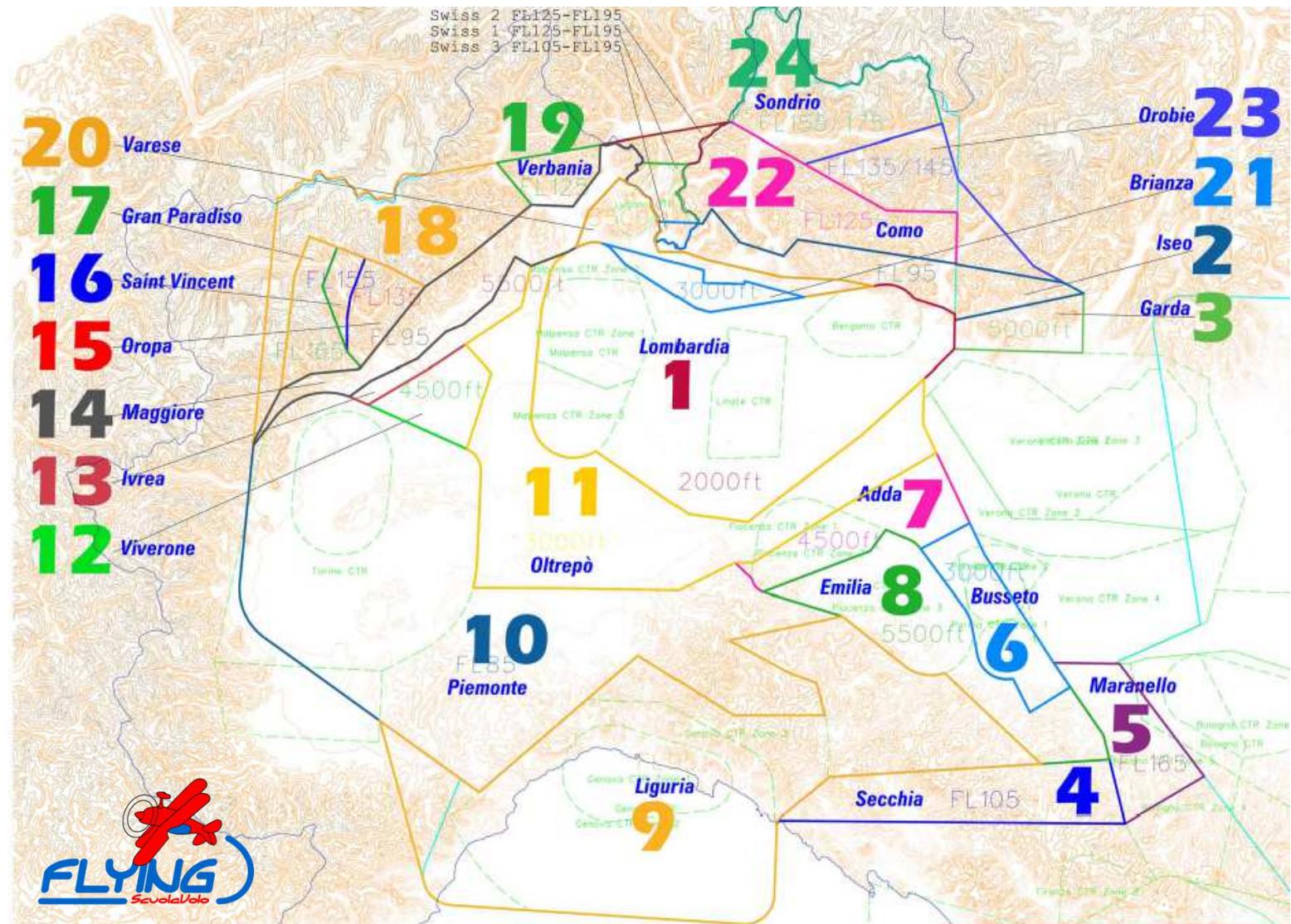
Classe D

FL145 – FL195

Montagnoso

Tutto il VDS può
volare fino a FL145
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

VDS/A con Pilota/A
Da FL145 a FL195 con
autorizzazione.

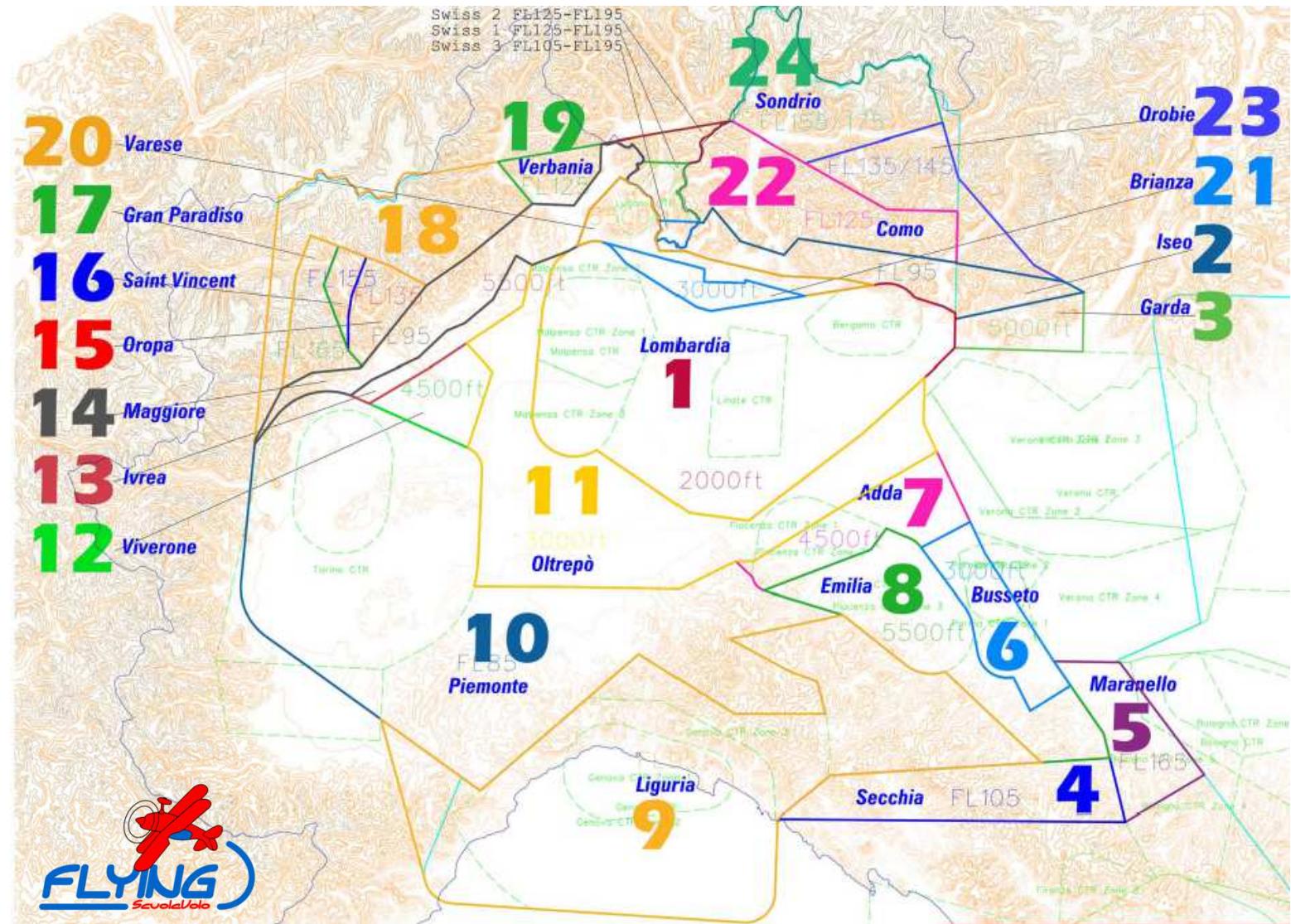


SETTORE 24:
Sondrio
Classe D
FL175 – FL195

Montagnoso

Tutto il VDS può
volare fino a FL175
senza autorizzazione
(basici max 1000' AGL)

VDS/A con Pilota/A
Da FL175 a FL195 con
autorizzazione.
...e ossigeno!

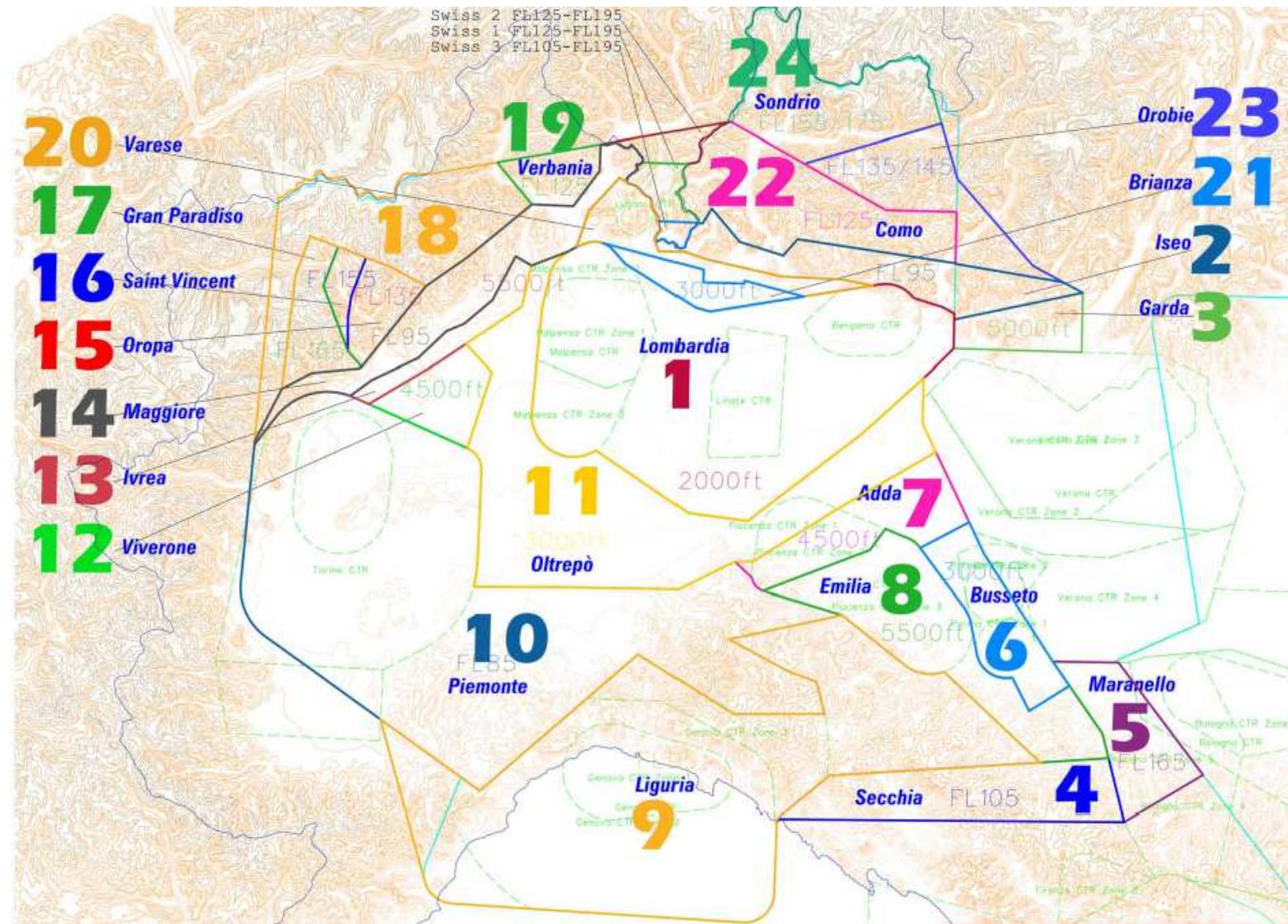


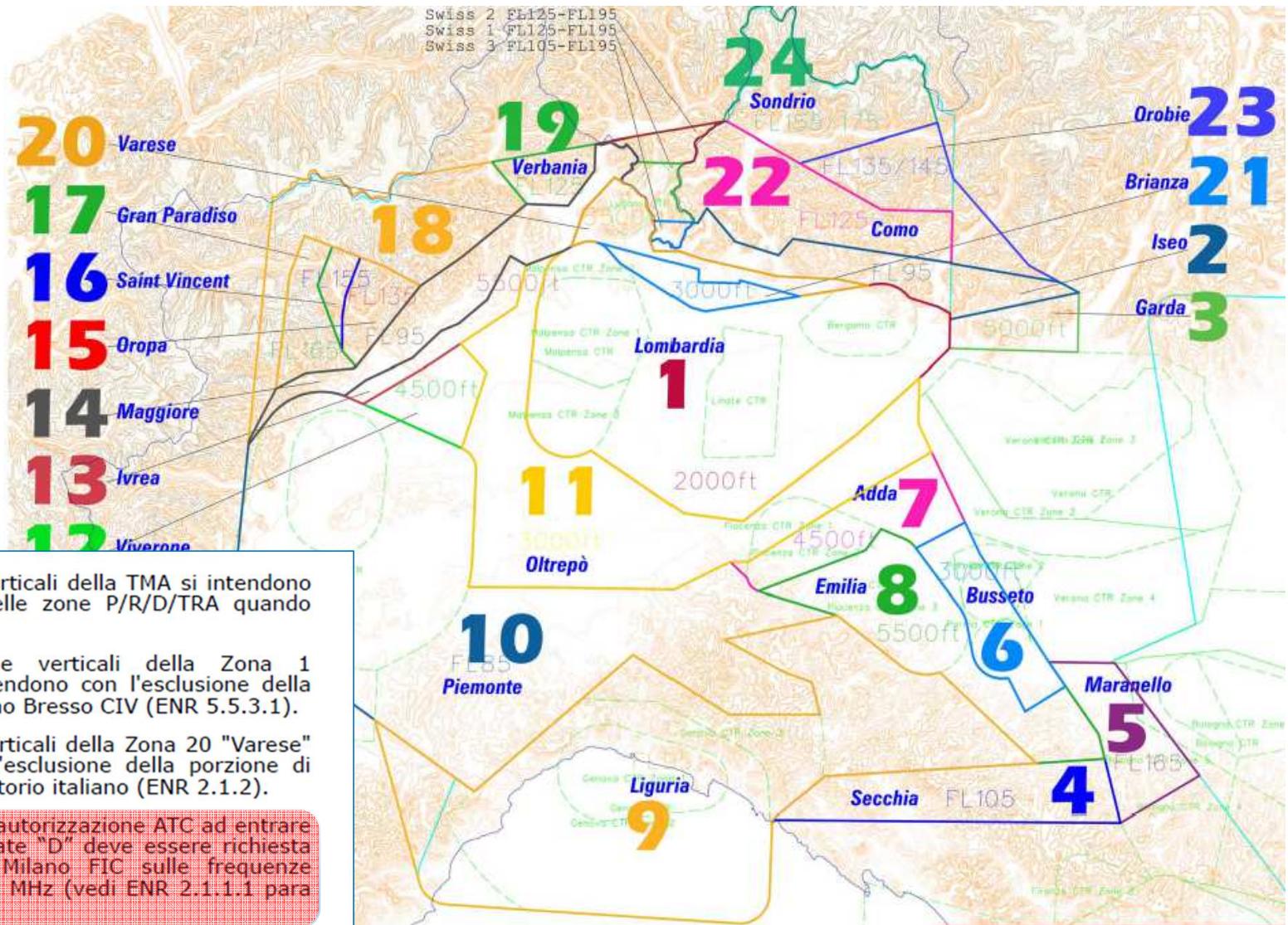
Swiss Sectors

Come da AIP

ENR2-1-1

I voli VFR al di sopra
dei FL specificati
non sono consentiti





- 5) I limiti laterali e verticali della TMA si intendono con l'esclusione delle zone P/R/D/TRA quando attive.
- 6) I limiti laterali e verticali della Zona 1 "Lombardia" si intendono con l'esclusione della zona di lavoro Milano Bresso CIV (ENR 5.5.3.1).
- 7) I limiti laterali e verticali della Zona 20 "Varese" si intendono con l'esclusione della porzione di CTR Lugano in territorio italiano (ENR 2.1.2).
- 8) Per il traffico VFR l'autorizzazione ATC ad entrare nelle zone classificate "D" deve essere richiesta esclusivamente a Milano FIC sulle frequenze 124.925 e 128.925 MHz (vedi ENR 2.1.1.1 para 2.1).

Ma volando in spazio G sotto la TMA di Milano è obbligatorio chiamare Milano Informazioni?



Vediamo cosa prescrive l'AIP:

2.4 Norme per il traffico VFR

1) Aeromobili in sorvolo

Gli aeromobili diretti alla TMA di Milano dalla FIR di Zurigo attraverso l'area di Monteceneri, dovranno aver stabilito contatto radio con il FIC di Milano prima di attraversare i confini geografici della TMA.

2) Aeromobili in arrivo

L'aeromobile dovrà rimanere in collegamento con il FIC di Milano fino a quando non verrà istruito a collegarsi con l'appropriato Ente ATS dell'aeroporto di destinazione.

3) Cancellazione del piano di volo IFR per gli aeromobili diretti agli aeroporti ubicati nella TMA

La richiesta di cancellazione di un piano di volo IFR può essere approvata alle seguenti condizioni:

- il volo non sia diretto agli aeroporti di Bergamo/Orio al Serio, Genova/Sestri, Milano/Linate, Milano/Malpensa e Torino/Caselle
- l'aeromobile voli nei settori ed ai livelli/altezze riportati in ENR 6.3-3

4) Aeromobili in partenza

L'aeromobile dovrà stabilire e mantenere il contatto con il FIC di Milano subito dopo aver lasciato la frequenza dell'appropriato Ente ATS.

L'AIP obbliga al contatto dopo o prima essere stati in contatto con altro ente ATS, ma non chiarisce il comportamento da tenere se si opera da o verso aviosuperficie o aeroporti che non hanno TWR o AFIU.

... ma chiamare non è vietato!



Si ringraziano per la collaborazione:

