ENAC
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

CIRCOLARE

SERIE AIR TRAFFIC MANAGEMENT	ATM-07	Data: 05/11/2013

AVVICINAMENTO A VISTA:
COMPITI, ATTRIBUZIONI E RESPONSABILITA'

Le circolari contengono interpretazioni e metodi accettabili di conformità a norme regolamentari. Esse sono contraddistinte da un numero progressivo, seguito da una lettera che evidenzia le successive revisioni.
L'appartenenza di una Circolare ad una serie specifica è puramente indicativa della materia in essa trattata. L'applicabilità o meno di una circolare ai diversi soggetti (operatori, gestori aeroportuali, ecc. deve essere desunta dai contenuti di essa.

STATO DI AGGIORNAMENTO

Revisione	Data	Motivo della Revisione

INDICE

1. PREMESSA E SCOPO 4

2. APPLICABILITÀ 4

3. RIFERIMENTI NORMATIVI 4

4. DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI 5

5. COMPITI, ATTRIBUZIONI E RESPONSABILITÀ 7
5.1 Compiti, attribuzioni e responsabilità del personale ATC e del Pilota responsabile ... 7
5.2 Definizione e funzione delle autorizzazioni del traffico aereo 8

6. LE PROCEDURE DI ARRIVO 10
6.1 Le procedure strumentali standard di arrivo 10
6.2 Visual approach 11

7. VISUAL APPROACH – MODALITÀ ESECUTIVE 12
7.1 Richiesta e rilascio dell'autorizzazione 12
7.2 Responsabilità del mantenimento della separazione tra avvicinamenti a vista consecutivi 14
7.3 Distanza dall'aeroporto per la richiesta dell'autorizzazione 15
7.4 Avvicinamento a vista su piste multiple o parallele dello stesso aeroporto 15
7.5 Avvicinamento a vista durante le ore notturne 15
7.6 Pubblicazione in AIP Italia 16

8. DECORRENZA 16

APPENDICE 1- Modalità di esecuzione del visual approach in Italia. 17

1. PREMESSA E SCOPO

L'ENAC, quale autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, ha recepito, ai sensi dell'art. 690 del codice della navigazione, gli Annessi ICAO 2 e 11 rispettivamente con i Regolamenti "Regole dell'aria" e "Servizi di traffico aereo".
I citati Regolamenti definiscono tra l'altro i compiti, le attribuzioni e le responsabilità del personale addetto alla fornitura dei servizi di traffico aereo (nell'ambito del quale si fa qui riferimento al personale addetto alla fornitura del servizio di controllo del traffico aereo, in seguito denominato anche personale ATC) e del Pilota responsabile della condotta del volo (*Pilot in Command*).

Con la presente Circolare sono esplicitati i ruoli e le conseguenti responsabilità del Pilota responsabile e del personale ATC, nella richiesta e nel rilascio dell'autorizzazione ad effettuare un avvicinamento a vista (*visual approach*), con riferimento alle procedure operative contenute nel Doc.. ICAO 4444 ATM/501 PANS-ATM (in seguito: Doc.. 4444) e delle procedure di volo contenute nel Doc. 8168 Volume I e II - PANS-OPS.

Nella compilazione dei manuali delle operazioni e operativi, gli operatori aerei e i fornitori dei servizi di traffico aereo si conformano ai contenuti della presente Circolare.

2. APPLICABILITÀ

La presente Circolare si applica all'interno dello spazio aereo italiano (Aeronautical Information Publication (AIP) Italia ENR 1.4), con riferimento al traffico aereo generale (GAT), al personale ATC, ai fornitori di servizi della navigazione aerea, al Pilota responsabile del volo ed agli operatori aerei.

3. RIFERIMENTI NORMATIVI

Codice della Navigazione
ENAC – Regolamento "Regole dell'Aria"
ENAC – Regolamento "Servizi di Traffico Aereo"
ICAO Doc. 4444 ATM/501 PANS ATM
ICAO Doc. 8168 Volume. I PANS OPS
ICAO Doc. 8168 Volume II PANS OPS

4. DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI

Aviazione generale *(general aviation)*: tutti gli utilizzi di un aeromobile nel settore dell'aviazione civile diversi dal trasporto aereo commerciale e dal lavoro aereo.

Avvicinamento a vista (*visual approach*): un avvicinamento effettuato da un volo IFR in cui tutta o parte della procedura di avvicinamento strumentale non viene completata e l'avvicinamento stesso viene effettuato con riferimento visivo al terreno.

Livello (*level*): termine generico relativo alla posizione verticale di un aeromobile in volo e che significa indifferentemente altezza, altitudine o livello di volo.

Minima di vettoramento (*Minimum vectoring altitude*): livello all'interno di una specifica area rappresentata su uno schermo di sorveglianza ATS, al di sopra del quale la fornitura del servizio di sorveglianza ATS garantisce la separazione dagli ostacoli sino al momento in cui il pilota assume la propria navigazione.

Minima altitudine di settore (*Minmum sector altitude*): la più bassa altitudine utilizzabile che garantisce la separazione minima di 300 m (1000 ft) sul più alto ostacolo contenuto in un settore di circonferenza del raggio di 46 km (25 NM), centrata su un radioaiuto alla navigazione.

Ostacolo (*obstacle*): tutti gli oggetti fissi (temporanei o permanenti) e mobili, o loro parti, che:

a) sono situati su di un'area destinata al movimento in superficie degli aeromobili;
b) si estendono al di sopra di una superficie definita costituita a protezione degli aeromobili in volo;
c) sono situati al di fuori dell'estensione di tali superfici definite e che sono stati considerati essere un pericolo per la navigazione aerea.

Pilota Responsabile (*pilot-in-command*): il pilota designato dall'operatore, o, nel caso dell'aviazione generale, dal proprietario dell'aeromobile, che assume il comando ed a cui è affidata la sicura condotta di un volo.

Prua (*heading*): la direzione verso la quale è orientato l'asse longitudinale di un aeromobile, normalmente espressa in gradi dal Nord (geografico, magnetico, bussola o griglia).

Servizio di sorveglianza ATS (*Ats Surveillance Service*): termine usato per indicare un servizio fornito direttamente mediante un sistema di sorveglianza ATS.

Sistema di sorveglianza ATS (*Ats Surveillance System*): termine generico che indica, a seconda dei casi, ADS-B, PSR, SSR o qualsiasi sistema equiparabile basato al suolo che consenta l'identificazione degli aeromobili.
Nota. Si considera equiparabile un sistema basato al suolo per il quale è stato dimostrato, mediante valutazione comparativa o altra metodologia, un livello di sicurezza e di prestazioni pari o superiore a quello di un SSR monopulse.

Terreno (*terrain*): la superficie della terra inclusi elementi morfologici naturali quali montagne, colline, crinali, valli, masse d'acqua, ghiacciai e nevai, con esclusione degli ostacoli.

Vettoramento (*vectoring*): fornitura di guida di navigazione agli aeromobili nella forma di specifiche prue basate sull'uso di un sistema di sorveglianza ATS.

Abbreviazioni	Inglese	Italiano
AIC	*Aeronautical Information Circular*	Circolare di Informazioni Aeronautiche
AIP	Aeronautical Information Publication	Pubblicazione Informazioni Aeronautiche
ATC	Air Traffic Control	Controllo del traffico aereo
AOC	Aerodrome Obstacle Chart	Carta Ostacolo d'Aeroporto
IAC	Instrumental Approach Chart	Carta di Avvicinamento Strumentale
STAR	Standard Instrumental Arrival Route	Rotta di Arrivo Strumentale Standard
VAC	Visual Approach Chart	Carta di Avvicinamento a Vista

5. COMPITI, ATTRIBUZIONI E RESPONSABILITÀ

5.1 Compiti, attribuzioni e responsabilità del personale ATC e del Pilota responsabile

Gli obiettivi dei Servizi di Traffico Aereo e, in particolare, del Servizio di Controllo del Traffico Aereo, così come declinati nel Regolamento ENAC "Servizi di Traffico Aereo", sono:

- prevenire le collisioni tra aeromobili;
- prevenire le collisioni tra aeromobili ed ostruzioni nell'area di manovra;
- rendere spedito e mantenere un ordinato flusso di traffico aereo;
- dare avvisi e informazioni utili per una sicura ed efficiente condotta del volo;
- rendere noto agli organismi competenti che un aeromobile necessita di ricerca e soccorso ed assistere tali organismi come necessario.

Il Regolamento ENAC "Regole dell'Aria" individua il Pilota responsabile quale soggetto:

- a cui spetta di assumere la decisione ultima in merito all'impiego dell'aeromobile;
- che assicura che il volo sia sempre effettuato ad un livello tale da garantire adeguati margini di sicurezza.

Ne consegue che, salvo i casi descritti successivamente, è ascritta al Pilota responsabile la responsabilità per la separazione dell'aeromobile dal terreno e dagli ostacoli e quindi per la pianificazione e la conduzione del volo nel rispetto dei livelli minimi definiti dalle regole dell'aria. In tale contesto resta propria dei piloti la responsabilità di garantire che ogni autorizzazione emessa dagli Enti del controllo del traffico aereo sia attuata nel rispetto della prevenzione delle collisioni col terreno e con gli ostacoli.

Nel caso in cui un volo IFR sia sotto il controllo di un Ente ATS che utilizza sistemi di sorveglianza ATS, fanno eccezione alle responsabilità in capo al pilota responsabile le seguenti fattispecie:

- il vettoramento,
- l'autorizzazione di un aeromobile controllato ad un percorso che lo porta fuori da una rotta ATS,
- discesa al di sotto di livelli minimi di rotta pubblicati, all'interno dell'area di responsabilità, in occasione di vettoramento o istradamento diretto, nel quale la quota viene determinata ed assegnata dal personale controllore mediante l'utilizzo dei sistemi di sorveglianza ATS.

In tali casi le procedure di utilizzo dei sistemi di sorveglianza devono essere contenute nel Manuale Operativo del Service Provider. Dette procedure, assegnano al personale ATC il compito e la responsabilità di garantire che le autorizzazioni emesse assicurino in ogni momento la prescritta separazione degli aeromobili dal terreno e dagli ostacoli.

La ripartizione delle responsabilità tra personale ATC e Pilota responsabile in merito alla prevenzione delle collisioni degli aeromobili col terreno e con gli ostacoli, è dettagliata nel seguito prendendo a riferimento i contenuti del Doc. 4444 e del Doc. 8168. Vol. I.

5.2 Definizione e funzione delle autorizzazioni del traffico aereo

L'analisi della responsabilità del controllore del traffico aereo nei riguardi degli esiti delle autorizzazioni emesse, essendo queste ultime lo strumento principale attraverso il quale il controllore esplica il proprio compito, non può effettuarsi se non congiuntamente a quella dello scopo, del contenuto e della valenza delle stesse.

Il termine "autorizzazione", quando utilizzata nel contesto della fornitura dei servizi di controllo del traffico aereo, traduce il termine inglese "clearance" (accezione ICAO), secondo quanto stabilito nei Regolamenti ENAC: "Servizi di traffico aereo" e "Regole dell'aria".

Le stesse autorizzazioni, sono emesse esclusivamente per prevenire le collisioni tra aeromobili e rendere ordinato e spedito il flusso del traffico aereo, basandosi sulle condizioni di traffico note che influiscono sulla sicurezza delle operazioni degli aeromobili, con le eccezioni riportate al punto 5.1, in particolare per il vettoramento.

Il Regolamento ENAC "Servizi di traffico aereo" prescrive che le autorizzazioni siano basate esclusivamente sui requisiti per la fornitura del servizio di controllo del traffico aereo, che non comprendono la conoscenza e l'accertamento delle condizioni tecniche, operative e amministrative, necessarie alle operazioni dell'aeromobile a terra ed in volo, direttamente riconducibili all'equipaggio e/o all'aeromobile stesso.

Quanto detto vuol far riferimento a tutti quei compiti e responsabilità del Pilota responsabile nella condotta del volo, che non possono essere affidati ad altri soggetti, tranne che in situazioni specifiche, come indicato nel par. 5.1.

Se un Pilota responsabile ritiene che una autorizzazione ricevuta non sia adeguata alle circostanze, può infatti richiedere che tale autorizzazione venga opportunamente emendata; tale richiesta, se ritenuta praticabile dal personale ATC, deve essere accolta.

La possibilità riconosciuta al Pilota responsabile di richiedere l'emendamento di una autorizzazione del controllo del traffico aereo ricevuta, evidenzia ulteriormente come egli sia il responsabile principale della sicura conduzione del volo e che, pertanto, allo stesso deve essere concessa la massima discrezionalità possibile nella conduzione dell'aeromobile nelle condizioni e con le modalità da lui ritenute ottimali.

L'emissione di autorizzazioni del traffico aereo da parte degli enti del controllo costituisce per un aeromobile l'assenso a procedere con esclusivo riferimento alle condizioni di traffico aereo note. Da questo discende che le autorizzazioni del traffico aereo:

- non costituiscono legittimazione a violare alcuna delle norme stabilite a tutela della sicurezza delle operazioni di volo e per il loro corretto svolgimento;
- non sollevano il Pilota responsabile da alcuna delle responsabilità in qualsiasi modo connesse con una possibile violazione di norme e regolamenti applicabili.

A tal proposito, il Regolamento ENAC "Regole dell'aria" dispone che il Pilota responsabile, con la richiesta e/o l'accettazione di un'autorizzazione, assume ogni responsabilità in ordine alla sussistenza di tutte le condizioni necessarie allo svolgimento delle operazioni in sicurezza a terra e in volo.

Si cita il caso in cui il pilota chiede l'autorizzazione al decollo: in questa circostanza egli garantisce implicitamente che tutte le prescrizioni di carattere amministrativo e tecnico (es. certificato di navigabilità dell'aeromobile, licenza di pilotaggio, certificazione medica ecc) siano in corso di validità sollevando il personale ATC che fornisce l'autorizzazione dalla responsabilità di verifica.

Inoltre è bene tenere presente che in nessun caso è previsto che il personale ATC interroghi il pilota responsabile in merito alla sussistenza di tali condizioni. Infatti sia il tempo disponibile per la comunicazione sulla frequenza aeronautica che le risorse cognitive del personale ATC, nel processo di rilascio dell'autorizzazione, devono essere rivolte esclusivamente alla valutazione della situazione del traffico.

In accordo a quanto sopra, il tempo di occupazione della frequenza ed il carico di lavoro del personale ATC, anche ai fini della determinazione della capacità massima dei settori, non consentono comunicazioni diverse da quelle strettamente necessarie al rilascio dell'autorizzazione.

Infine, le autorizzazioni del controllo del traffico aereo devono essere emesse con sufficiente anticipo, tale da garantire che la loro trasmissione al Pilota responsabile avvenga in tempo utile affinché egli possa conformarsi alle stesse.

6. LE PROCEDURE DI ARRIVO

Considerati gli aspetti principali delle autorizzazioni del Controllo del Traffico Aereo, si procede di seguito ad analizzare le procedure di arrivo tra le quali figura anche l'avvicinamento a vista.

6.1 Le procedure strumentali standard di arrivo

Negli aeroporti in cui sono state stabilite rotte strumentali di arrivo standard (STAR), gli aeromobili in arrivo, di norma, sono autorizzati a seguire l'appropriata STAR. Gli aeromobili devono essere informati il prima possibile del tipo di avvicinamento previsto e della pista in uso.

Un aeromobile autorizzato a seguire una STAR deve attenersi alle restrizioni di quota relative al profilo di discesa pubblicato che garantiscono la separazione dal terreno e dagli ostacoli, a meno che tali restrizioni di quota vengano esplicitamente cancellate dal personale ATC attraverso l'utilizzo dell'appropriata fraseologia. (in armonia con l'ICAO State Letter AN 13/2.5-12/25).

6.2 Visual approach

Il "visual approach" o "avvicinamento a vista" è definito come un avvicinamento in cui tutta o parte della procedura di avvicinamento strumentale non viene completata e l'avvicinamento stesso viene effettuato con riferimento visivo al terreno.

Con l'avvicinamento a vista l'ente ATC autorizza un volo IFR a proseguire a contatto visivo verso l'aeroporto richiesto: l'avvicinamento a vista non costituisce una procedura di avvicinamento strumentale e non prevede alcun segmento di mancato avvicinamento.

La manovra quindi è eseguita dal pilota responsabile del volo in base ai soli riferimenti visivi, ed è condotta sotto la sua totale responsabilità fino al completamento dello stesso. È bene precisare che ai fini della sicurezza del volo, e della ripartizione delle connesse responsabilità, tutte le considerazioni relative alla separazione dal terreno da parte del pilota responsabile si estendono anche agli ostacoli, sia temporanei che permanenti.
Perciò, nello svolgimento della manovra il pilota assicura la corretta esecuzione e il completamento in sicurezza della stessa e garantisce costantemente la separazione dell'aeromobile oltre che dal terreno anche dagli ostacoli presenti lungo la rotta di avvicinamento seguita.
Non rientra, infatti, tra le competenze del personale ATC fornire al pilota responsabile dell'aeromobile le informazioni sull'orografia del terreno sorvolato.

Quando ritenuto necessario, al fine di salvaguardare il circuito di traffico dell'aeroporto di destinazione ed in attesa di effettuare gli opportuni coordinamenti, il personale ATC ha facoltà di emettere temporanee restrizioni alla discesa dell'aeromobile che sta effettuando l'avvicinamento a vista. Tale limitazione dovrà essere emendata appena possibile.

Il fornitore di servizi, sulla base di specifiche risultanze del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza, può proporre, successivamente alla consultazione con gli operatori, eventuali condizioni e/o limitazioni locali, da pubblicare in AIP Italia.

7. VISUAL APPROACH – MODALITÀ ESECUTIVE

7.1 Richiesta e rilascio dell'autorizzazione

Il "visual approach" può essere autorizzato dal personale ATC quando richiesto dal pilota responsabile della condotta del volo per vari motivi, tra cui la necessità di evitare taluni fenomeni meteorologici, presenti lungo il percorso della procedura strumentale di avvicinamento, giudicati potenzialmente pericolosi; oppure, per motivi di gestione del traffico aereo e solo nel periodo diurno, può essere proposto dal controllore, che deve però acquisire il consenso del pilota responsabile.

In entrambi i casi, il pilota responsabile, nell'essere autorizzato o nel dare l'assenso, assume la piena responsabilità in ordine alla sussistenza di tutte le condizioni per l'effettuazione del "visual approach".

La responsabilità di rilasciare l'autorizzazione ad effettuare un avvicinamento a vista compete all'ente che fornisce il servizio di controllo di avvicinamento all'interno dello spazio aereo di competenza. Esso deve informare la Torre di Controllo Aeroportuale (TWR) o l'Ente Informazioni volo aeroportuale (AFIS Unit) circa la posizione dell'aeromobile e perfezionare i coordinamenti prima del trasferimento delle comunicazioni.

7.1.1 Visual approach richiesto dal pilota responsabile

Un volo IFR può essere autorizzato ad effettuare un avvicinamento a vista quando il Pilota responsabile riporta di essere in grado di mantenere il riferimento visivo con il terreno e gli ostacoli e di poterlo mantenere fino al completamento dell'avvicinamento, e si verifichi una delle seguenti condizioni:

a) nel riporto meteorologico locale di routine o speciale, la copertura nuvolosa uguale a 5/8, codificata con l'espressione BKN, o maggiore (OVC), si trovi a o al di sopra del livello di inizio del segmento di avvicinamento iniziale pubblicato nella procedura di avvicinamento strumentale prevista per l'aeromobile, oppure

b) il pilota responsabile dichiari quando ha raggiunto il livello di inizio del segmento di avvicinamento iniziale o in qualsiasi punto della procedura di avvicinamento strumentale, se già iniziata, che le condizioni meteorologiche presenti sono tali da fargli ritenere che

l'avvicinamento a vista e l'atterraggio potranno essere completati con ragionevole certezza. In tal caso l'esistenza delle condizioni meteorologiche minime ritenute idonee per l'effettuazione di un avvicinamento a vista è determinata dal Pilota responsabile in base ai dati meteorologici in suo possesso e alla situazione reale del volo, nella misura in cui ha la capacità di mantenere i riferimenti visivi con il terreno e gli ostacoli e ha la ragionevole certezza di poter, in tali condizioni, condurre in sicurezza l'avvicinamento fino all'atterraggio.

7.1.2 Visual approach proposto dal personale ATC

Ove lo ritenga utile o opportuno, Il personale ATC può proporre un "visual approach", ma secondo il Doc. 4444 deve esercitare cautela nel farlo se ha motivo di ritenere che il Pilota responsabile non sia familiare con l'aeroporto.

Malgrado questa indicazione, la normativa internazionale non fornisce metodi pratici per permettere al personale ATC di valutare la familiarità del Pilota responsabile con l'aeroporto. Pertanto viene adottata la misura cautelativa di ritenere accettabile che il personale ATC possa proporre un "visual approach" alle condizioni sotto specificate:

i) solo nel periodo diurno e
ii) nel riporto meteorologico locale di routine o speciale, la copertura nuvolosa uguale a 5/8, codificata con l'espressione BKN, o maggiore (OVC), si trovi a o al di sopra del livello di inizio del segmento di avvicinamento iniziale pubblicato nella procedura di avvicinamento strumentale prevista per l'aeromobile,
iii) la visibilità al suolo è uguale o superiore a 5 km.

Nel proporre l'avvicinamento a vista il personale ATC deve tenere in considerazione l'esistenza di condizioni meteorologiche di cui al precedente 7.1.1. punto a).

I fornitori di servizi possono sviluppare altri metodi per rispettare l'indicazione del Doc. 4444 e sottoporli alla valutazione dell'ENAC.

7.2 Responsabilità del mantenimento della separazione tra avvicinamenti a vista consecutivi

7.2.1 Avvicinamento a vista dietro avvicinamento a vista

Un aeromobile può essere autorizzato ad effettuare un avvicinamento a vista dietro ad un altro aeromobile che sta effettuando un avvicinamento a vista, nelle ore di luce diurna, solo se riporta di avere in vista l'aeromobile che lo precede.

A seguito del riporto di contatto visivo con l'aeromobile precedente, l'ATC istruisce l'aeromobile a seguire quello che lo precede ed a mantenere la propria separazione dallo stesso, fornendo avvisi di precauzione per possibile turbolenza di scia.

Il pilota responsabile dell'aeromobile che segue assume la responsabilità di assicurare che la separazione dal precedente aeromobile sia adeguata anche ai fini degli effetti della turbolenza di scia, contestualmente l'ATC è sollevato dalla responsabilità di garantire il mantenimento della separazione tra gli aeromobili interessati.

Nel caso fosse necessario uno spaziamento maggiore, il pilota responsabile lo comunica all'ATC, precisando la propria esigenza.

7.2.2 Avvicinamento a vista dietro aeromobile in procedura o in vettoramento

Un aeromobile, nelle ore di luce diurna, può essere autorizzato ad effettuare un avvicinamento a vista dietro ad un altro aeromobile che sta effettuando una procedura di avvicinamento strumentale o in vettoramento. La separazione, inclusa quella prevista per la turbolenza di scia, è mantenuta dall'ATC fintanto che il Pilota dell'aeromobile che segue non riporti di avere in vista il precedente.

Quando l'aeromobile riporta di avere in vista quello che lo precede, può essere allora istruito a seguirlo ed a mantenere un adeguato spaziamento dal precedente aeromobile. In questo caso il profilo di responsabilità diventa quello indicato al punto 7.2.1.

7.3 Distanza dall'aeroporto per la richiesta dell'autorizzazione

Al pilota responsabile attiene la discrezionalità, in funzione delle condizioni di volo che incontra e della configurazione dell'aeromobile, di decidere se e quando chiedere l'autorizzazione ad effettuare un avvicinamento a vista. La possibilità di richiedere la predetta autorizzazione da parte del Pilota responsabile non è soggetta a valori massimi di distanza dall'aeroporto purché, l'aeromobile interessato si trovi all'interno, sia sul piano orizzontale che su quello verticale, dello spazio aereo di competenza dell'ente che fornisce il servizio di controllo di avvicinamento.

Da parte del personale ATC, ai fini dell'emissione dell'autorizzazione, il parametro distanza dell'aeromobile dall'aeroporto è valutato solo in funzione del mantenimento della capacità di gestione del traffico.

L'autorizzazione per l'effettuazione di un avvicinamento a vista può essere rilasciata principalmente al fine di agevolare l'ingresso del traffico IFR all'interno del circuito aeroportuale, anche in situazione di distanze significative dall'aeroporto, purché all'interno dello spazio aereo di responsabilità dell'Ente ATC che rilascia l'autorizzazione.

7.4 Avvicinamento a vista su piste multiple o parallele dello stesso aeroporto

In funzione del layout aeroportuale, sugli aeroporti con piste multiple o parallele simultaneamente attive, possono essere stabilite limitazioni o divieti riguardo all'effettuazione di avvicinamenti a vista. Tali eventuali limitazioni o divieti sono pubblicate in AIP.

Non possono essere in ogni caso condotti avvicinamenti a vista simultanei su piste multiple o parallele dello stesso aeroporto.

7.5 Avvicinamento a vista durante le ore notturne

In considerazione del particolare scenario operativo, in caso di operazioni durante le ore della notte, non possono essere:

a. condotti avvicinamenti a vista consecutivi, di cui al paragrafo 7.2;
b. condotti avvicinamenti a vista da parte del traffico di aviazione generale;

c. proposti avvicinamenti a vista da parte del personale ATC.

7.6 Pubblicazione in AIP Italia

La procedura riportata in Appendice 1 alla presente Circolare recepisce i contenuti del presente capitolo e costituisce il testo pubblicato in Aeronautical Information Publication (AIP) Italia ENR 1.3.

8. DECORRENZA

La presente Circolare entra in vigore alla data della sua pubblicazione. I contenuti dell'Appendice 1 sono pubblicati al 1° ciclo AIRAC utile. I manuali operativi dei Fornitori dei Servizi del Traffico Aereo devono essere adeguati coerentemente con tale data.

Il Direttore Generale
Dott. Alessio Quaranta

APPENDICE 1- Modalità di esecuzione del visual approach in Italia.

a. Nel rispetto delle prescrizioni di cui al punto c), un volo IFR può essere autorizzato ad effettuare un avvicinamento a vista su richiesta del Pilota responsabile o su proposta del personale ATC. In quest'ultimo caso deve essere richiesto il consenso dell'equipaggio di condotta.

b. Nel proporre l'effettuazione di un avvicinamento a vista, il personale ATC deve considerare la situazione di traffico prevalente e le condizioni di copertura nuvolosa e visibilità esistenti.

c. Un volo IFR può essere autorizzato ad effettuare un avvicinamento a vista a condizione che il Pilota responsabile riporti di poter mantenere il riferimento visivo con il terreno e gli ostacoli, usando l'espressione VISUAL, e:
   I. nel riporto meteorologico locale di routine o speciale, la copertura nuvolosa uguale a 5/8, codificata con l'espressione BKN, o maggiore (OVC), si trovi a o al di sopra del livello di inizio del segmento di avvicinamento iniziale pubblicato nella procedura di avvicinamento strumentale prevista per l'aeromobile, o
   II. il Pilota responsabile dichiari, quando ha raggiunto il livello di inizio del segmento di avvicinamento iniziale o in qualsiasi punto della procedura di avvicinamento, se già iniziata, che le condizioni meteorologiche sono tali da fargli ritenere che l'avvicinamento a vista e l'atterraggio potranno essere completati con ragionevole certezza.

   È garantita la separazione applicabile, anche per turbolenza di scia, tra un aeromobile autorizzato all'avvicinamento a vista e gli altri aeromobili controllati.

d. Un controllore può proporre un avvicinamento a vista solo se sono soddisfatti i tre punti seguenti:
   I. nelle ore diurne;
   II. con visibilità uguale o superiore ai 5 km;
   III. nel riporto meteorologico locale di routine o speciale, la copertura nuvolosa uguale a 5/8, codificata con l'espressione BKN, o maggiore (OVC), si trovi a o al di sopra del livello di inizio del segmento di avvicinamento iniziale pubblicato nella procedura di avvicinamento strumentale prevista per l'aeromobile.

e. Avvicinamenti a vista su piste multiple o parallele dello stesso aeroporto

   In funzione del layout aeroportuale, sugli aeroporti con piste multiple o parallele simultaneamente attive, possono essere stabilite limitazioni o divieti riguardo all'effettuazione di avvicinamenti a vista. Tali eventuali limitazioni o divieti sono pubblicate in AIP.

   Non possono essere in ogni caso condotti avvicinamenti a vista simultanei su piste multiple o parallele dello stesso aeroporto.

f. Avvicinamento a vista dietro avvicinamento a vista

Un aeromobile può essere autorizzato ad un avvicinamento a vista dietro ad un altro aeromobile che effettua un avvicinamento a vista solo quando l'aeromobile riporta di avere in vista quello che lo precede. L'aeromobile viene allora istruito a seguire quello che lo precede ed a mantenere la propria separazione dallo stesso.

g. Avvicinamento a vista dietro aeromobile in procedura o in vettoramento.

Un aeromobile può essere autorizzato ad un avvicinamento a vista dietro ad un altro aeromobile che effettua una procedura di avvicinamento strumentale o in vettoramento, purché sia mantenuta la separazione, inclusa quella prevista per la turbolenza di scia. Se l'aeromobile riporta di avere in vista quello che lo precede, viene istruito a seguirlo ed a mantenere la propria separazione dallo stesso. Da quel momento la responsabilità della separazione dall'aeromobile che lo precede è assunta da quello che segue.

h. L'ATC emette avvisi di precauzione per possibile turbolenza di scia ad un aeromobile autorizzato all'avvicinamento a vista e che mantiene la propria separazione dal precedente qualora il controllore, utilizzando sistemi di sorveglianza ATS, ritenga che la prescritta separazione per turbolenza di scia non sia più mantenuta.

NOTA
Se nel corso di un avvicinamento a vista il Pilota responsabile riporta di aver perduto il riferimento visivo con il terreno e gli ostacoli e/o il contatto visivo con l'aeromobile precedente, il personale ATC istruirà il Pilota responsabile a portarsi ad un livello compatibile con la minima applicabile, tenuto conto della modalità di fornitura del servizio di controllo (con l'utilizzo o meno di sistemi di sorveglianza ATS) e, al riporto del suo raggiungimento, ripristinerà la prescritta separazione dall'aeromobile che lo precede.

i. Vettoramento per un avvicinamento a vista

Su proposta del controllore o su richiesta del pilota, un volo IFR può essere vettorato per un avvicinamento a vista a condizione che:

I. nel riporto meteorologico locale di routine o speciale, la copertura nuvolosa uguale a 5/8, codificata con l'espressione BKN, o maggiore (OVC), si trovi a o al di sopra della minima altitudine di vettoramento applicabile; e

II. le condizioni meteorologiche sul campo e nelle sue vicinanze sono tali da far ritenere che l'avvicinamento a vista e l'atterraggio potranno essere completati con ragionevole certezza.

L'autorizzazione ad effettuare l'avvicinamento a vista viene emanata solo dopo che il pilota ha riportato in vista l'aeroporto o il traffico che lo precede. Il vettoramento radar normalmente termina al verificarsi delle suddette condizioni.

j. Fraseologia

I. REQUEST VISUAL APPROACH *;
II. ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (numero) *;
III. REPORT VISUAL, REPORT FIELD (or RUNWAY) IN SIGHT
IV. CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (numero);
V. Quando l'aeromobile che segue ha riportato di avere in vista l'aeromobile che lo precede: MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (tipo di aeromobile e categoria di turbolenza di scia), [CAUTION WAKE TURBOLENCE]

NOTE

1. *L'asterisco indica trasmissione da parte dell'aeromobile;*
2. *L'uso dell'espressione REQUEST VISUAL APPROACH, o dell'espressione AFFIRM in risposta all'espressione ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH, viene intesa come conferma, da parte del pilota, che l'operazione può essere condotta e che sono soddisfatte tutte le condizioni relative al completamento della stessa.*

k. Informazioni essenziali per la condotta di avvicinamenti a vista da parte dei Piloti responsabili

Le informazioni essenziali per la condotta di avvicinamenti a vista su di un aeroporto, inclusa qualsiasi specifica limitazione, possono essere desunte dal Pilota responsabile attraverso la relativa cartografia pubblicata (STAR, VAC, IAC, AOC e AIC di riferimento) come appropriato.

l. Avvicinamento a vista durante le ore della notte

In caso di operazioni durante le ore della notte, non possono essere:

a. condotti avvicinamenti a vista consecutivi;
b. condotti avvicinamenti a vista da parte del traffico di aviazione generale;
c. proposti avvicinamenti a vista da parte del personale ATC.