



REGOLAMENTO

REGOLE DELL'ARIA ITALIA

Edizione 3 del 22 dicembre 2016



Regolamento

Regole dell'Aria Italia (RAIT)

Ed. 3

Pag. 2 di 51

INTENZIONALMENTE BIANCA



Regolamento

Regole dell'Aria Italia (RAIT)

Ed. 3

Pag. 4 di 51

INTENZIONALMENTE BIANCA

*Articolo 1***Oggetto e campo di applicazione**

1. L'obiettivo del presente Regolamento è stabilire, sulla base del principio di sussidiarietà, quelle regole dell'aria e disposizioni operative nazionali, integrative o sostitutive dei requisiti contenuti nel Regolamento (UE) n. 923/2012 del 26 settembre 2012 come modificato dal Regolamento (UE) n. 2016/1185 del 20 luglio 2016, concernenti servizi e procedure della navigazione aerea che siano applicabili al traffico aereo generale nell'ambito della flessibilità concessa da tali Regolamenti. Tali regole e disposizioni sono contenute nell'allegato al presente Regolamento.
2. Il presente Regolamento si applica in particolare agli utenti dello spazio aereo e agli aeromobili impegnati nel traffico aereo generale:
 - a) che operano in entrata, all'interno o in uscita dallo spazio aereo nazionale; e
 - b) che operano in entrata, all'interno o in uscita dallo spazio aereo nazionale o dalle regioni informazioni volo di Brindisi, Milano e Roma limitatamente alla SEZIONE 14.
3. Il presente Regolamento si applica anche all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), ai fornitori di servizi di navigazione aerea (ANSP) designati a fornire i servizi nello spazio aereo nazionale e nelle regioni informazioni volo di Brindisi, Milano e Roma, agli operatori aeroportuali e al personale di terra impegnato nelle operazioni degli aeromobili.
4. Il presente Regolamento non si applica agli aeromodelli e agli aerei giocattolo. I requisiti relativi alle operazioni degli aeromodelli sono contenuti nel Regolamento ENAC "Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto".

*Articolo 2***Definizioni**

In aggiunta alle definizioni contenute nel Regolamento (UE) 923/2012 come modificato dal Regolamento (UE) 2016/1185, ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, si intende per:

“spazio aereo nazionale”, lo spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato italiano e che sovrasta il territorio della Repubblica ed il relativo mare territoriale.

*Articolo 3***Abrogazioni**

Il presente Regolamento abroga il Regolamento “Regole dell'aria Italia”, edizione 2 emendamento 1 del 25/11/2015.

*Articolo 4***Entrata in vigore**

Il presente Regolamento entra in vigore il 02/02/2017.

ALLEGATO

Regole dell'Aria Italia (RAIT)

SEZIONE 1

Volo in alto mare

Nil

SEZIONE 2

Applicabilità e conformità

RAIT.2001 Applicabilità

Il presente Allegato si applica in conformità all'articolo 1 del presente Regolamento.

SEZIONE 3

Regole generali e prevenzione delle collisioni

CAPITOLO 1

Salvaguardia delle persone e dei beni

RAIT.3135 Voli in formazione in spazio aereo controllato

a) In riferimento a SERA.3135, oltre al preventivo accordo tra i piloti responsabili degli aeromobili che partecipano al volo, per il volo in formazione in uno spazio aereo controllato gli aeromobili devono rispettare le seguenti condizioni:

- 1) uno dei piloti responsabili è designato capo formazione;
- 2) la formazione opera come un singolo aeromobile per quanto riguarda la navigazione e i riporti di posizione;

- 3) la separazione tra gli aeromobili è responsabilità del capo formazione e dei piloti responsabili degli aeromobili della formazione in tutte le fasi del volo, comprese le fasi di transizione quando gli aeromobili manovrano per raggiungere la rispettiva separazione all'interno della formazione e durante il ricongiungimento dopo il decollo e il distanziamento prima dell'atterraggio; nonché
- 4) per gli aeromobili di Stato è prevista una distanza laterale, longitudinale e verticale tra ogni aeromobile e il capo formazione in conformità alla Convenzione di Chicago. Per gli aeromobili non di Stato ogni aeromobile deve mantenere dal capo formazione una distanza orizzontale non superiore a 1 km (0,5 NM) e una distanza verticale non superiore a 30 m (100 ft);
- 5) ad eccezione dei voli in formazione effettuati da aeromobili militari, è richiesta una visibilità in volo non inferiore a 3 km. In caso di riduzione di tale visibilità, il capo formazione deve richiedere all'appropriato ente ATC le istruzioni per l'interruzione del volo in formazione e per la successiva prosecuzione come singoli voli;
- 6) per i voli originati in Italia, è richiesto un preventivo coordinamento con l'ente ATC avente giurisdizione sull'aeroporto di partenza;
- 7) ad eccezione dei voli in formazione effettuati da aeromobili militari, e i voli specificatamente autorizzati da ENAC per manifestazioni aeree e attività addestrative, non è consentito il volo in formazione agli aeromobili in decollo, in atterraggio e nel circuito di traffico di aeroporto.

CAPITOLO 2**Prevenzione delle collisioni**

Nil

CAPITOLO 3**Segnali**

Nil

CAPITOLO 4**Orario**

Nil

SEZIONE 4***Piani di volo*****RAIT.4001 Presentazione del piano di volo**

- a) In riferimento a SERA.4001 b)3), ENAC può stabilire l'obbligo di presentazione del piano di volo per i voli che si svolgono all'interno di una ATZ sede di ente di informazioni volo aeroportuale (AFIU) nella quale sono consentite operazioni di decollo e atterraggio in IFR.
- b) Le prescrizioni contenute in SERA.4001 b)5) non si applicano ai voli che attraversano i confini internazionali tra Italia e Repubblica di San Marino.
- c) In riferimento a SERA.4001 b)6), il piano di volo per un volo VFR notturno può essere presentato almeno 30 (trenta) minuti prima della partenza e deve contenere la previsione di un idoneo aeroporto alternato di destinazione.
- d) In riferimento a SERA.4001 c), un piano di volo VFR deve essere presentato, prima della partenza, all'ufficio informazioni ATS competente con le modalità indicate in AIP-Italia ENR 1.10.
- e) Le modalità di presentazione del piano di volo durante il volo (AFIL) sono riportate in AIP-Italia ENR 1.10.

RAIT.4003 Deroga al preavviso per la presentazione dei piani di volo per operazioni speciali

- a) Il piano di volo può essere presentato senza preavviso per le seguenti categorie di voli:
- 1) antincendio;
 - 2) di Capi di Stato;
 - 3) sanitari dichiarati tali dalle autorità ospedaliere (EMS, HEMS);

- 4) di evacuazione per emergenze mediche in caso di situazioni critiche per la sopravvivenza;
- 5) di operazioni di ricerca e soccorso;
- 6) in possesso di esenzione dalle misure di gestione del flusso di traffico;
- 7) altri voli come determinato dall'ENAC.

RAIT.4005 Piano di volo abbreviato

- a) In applicazione di SERA.4001 a), e limitatamente al requisito di cui al SERA.4001 b)1), è consentita la presentazione di un piano di volo abbreviato per i voli VFR o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del controllo del traffico aereo che:
- 1) operano all'interno di un CTR o di una ATZ controllata senza mai uscire dallo spazio aereo controllato;
 - 2) decollano da un aeroporto ubicato all'interno di un CTR o di una ATZ controllata per uscire dallo spazio aereo controllato;
 - 3) entrano in un CTR o in una ATZ controllata per atterrare in un aeroporto ubicato all'interno di tali spazi aerei;
 - 4) attraversano una o più porzioni contigue di spazio aereo controllato.
- b) Il piano di volo abbreviato viene presentato:
- 1) in radiotelefonìa, con una delle seguenti modalità:
 - i) all'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati;
 - ii) prima di interessare una TMA/CTA, al FIC competente per lo spazio aereo limitrofo;
 - iii) all'AFIU, nel caso di voli in partenza da aeroporti non controllati sede di AFIU situati all'interno di un CTR. Nel caso il servizio AFIS non sia disponibile si applica quanto previsto al precedente punto i); oppure
 - 2) per via telematica, quando sono disponibili strumenti e servizi di supporto autorizzati da ENAC.
- c) Nel caso di voli che originano da aeroporti situati all'interno di un CTR o di una ATZ controllata e 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 di accordo da stipulare tra il gestore dell'aeroporto o il locale AFIU e l'ente ATC interessato.
- 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 ATC successivo.
- e) Il contenuto del piano di volo abbreviato è il seguente:
- 1) identificazione dell'aeromobile;
 - 2) tipo dell'aeromobile;
 - 3) punto, orario stimato e livello di entrata (o aeroporto di origine in caso di porzione di volo che comprende il decollo, o area di attività nel caso di operazioni all'interno di un unico CTR o ATZ);
 - 4) punto, orario stimato e livello di uscita (o aeroporto di destinazione nel caso di porzione di volo che comprende l'atterraggio);
 - 5) eventuale punto e livello di uscita dallo spazio controllato a valle di quello impegnato (o aeroporto di destinazione nel caso di porzione di volo che comprende l'atterraggio);
 - 6) numero delle persone a bordo.
- f) In riferimento alla seconda parte di SERA.4001 d), per la presentazione del piano di volo abbreviato vale il seguente preavviso:
- 1) almeno 10 (dieci) minuti prima dell'ingresso in una TMA/CTA o in un'area a servizio consultivo;
 - 2) almeno 10 (dieci) 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 in una ATZ controllata.
- g) Il servizio di allarme viene fornito a partire dal momento in cui l'aeromobile, approssimando lo spazio aereo controllato, stabilisce il primo contatto radio con l'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati, per ottenere l'autorizzazione all'ingresso.

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

SEZIONE 5**Condizioni meteorologiche di volo a vista, regole del volo a vista, regole del volo VFR speciale e regole del volo strumentale****RAIT.5001 Minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi**

- a) In riferimento a SERA.5001, i minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi figurano nella tabella R5-1.
- b) Tranne quando operano come voli in VFR speciale, i voli VFR devono essere condotti in condizioni di visibilità e distanza dalle nubi uguali o maggiori a quelle specificate nella tabella R5-1;
- c) Per le operazioni HEMS si applica quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi.

Tabella R5-1

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

⁽¹⁾ Quando l'altitudine di transizione è minore di 3 050 m (10 000 ft) AMSL, si deve usare FL 100 in luogo di 10 000 ft.

⁽²⁾ Sono inclusi a titolo orientativo per i piloti i minimi VMC per spazi aerei di classe A senza significare con ciò che i voli VFR siano ammessi negli spazi aerei di classe A.

⁽³⁾ Durante il giorno:

- a) possono operare con una visibilità in volo ridotta ma non inferiore a 1 500 m gli aeromobili condotti:
- ad una IAS (Indicated air speed) di 140 nodi o meno che consenta di osservare altro traffico o eventuali ostacoli in tempo utile per evitare collisioni; oppure
 - in circostanze nelle quali la probabilità di incontrare altro traffico è normalmente bassa, ad esempio in aree di basso volume di traffico o per lavoro aereo a bassi livelli.
- b) gli elicotteri possono operare con visibilità inferiore a 1 500 m ma non inferiore a 800 m purché manovrati ad una velocità che, tenuto conto della visibilità, consenta di osservare altro traffico o eventuali ostacoli in tempo utile per evitare collisioni. Per le operazioni HEMS si applica quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi.

⁽⁴⁾ Durante la notte:

- a) il ceiling non deve essere inferiore a 450 m (1 500 ft);
- b) non si applicano le disposizioni sulla visibilità in volo ridotta specificate nella precedente Nota (3) lettere a) e b);
- c) negli spazi aerei di classe B, C, D, E, F e G al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due sia più alta, il pilota deve mantenere il contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua; e
- d) nel caso di zone montuose, la visibilità in volo non deve essere inferiore a 8 Km e, per i velivoli la distanza dalle nubi deve essere di 3 000 m in orizzontale e 600 m (2 000 ft) in verticali. Per le operazioni HEMS si applica quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi. .

RAIT.5002 VFR notturno

In aggiunta alle prescrizioni di SERA.5005 c), per lo svolgimento del volo VFR notturno si applicano i seguenti requisiti:

- a) I piloti devono essere qualificati ad effettuare il volo VFR notturno.
- b) I voli possono essere effettuati solo su aeroporti aperti al traffico VFR notturno, tranne nel caso di operazioni HEMS per le quali vale quanto stabilito nei regolamenti operativi.
- c) Gli aeromobili devono essere riconosciuti idonei al volo VFR notturno dal proprio stato di immatricolazione.
- d) In volo si applicano i minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi specificati nella precedente tabella R5-1 tranne che:
- 1) il ceiling non deve essere inferiore a 450 m (1 500 ft);
 - 2) non si applicano le disposizioni sulla visibilità in volo ridotta specificate nella tabella R5-1, Nota (3) lettere a) e b);
 - 3) negli spazi aerei di classe B, C, D, E, F, e G e al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due sia più alta, il pilota deve mantenere in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua; e
 - 4) nel caso di zone montuose, la visibilità in volo non deve essere inferiore a 8 km e, per i velivoli, la distanza dalle nubi deve essere di 3 000 m in orizzontale e 600 m (2 000 ft)

in verticale. Per le operazioni HEMS si applica quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi.

- e) Per i decolli, gli atterraggi e l'ingresso in ATZ o nel circuito di traffico di aeroporto, si applicano i seguenti minimi:
- 1) il *ceiling* non deve essere inferiore a 450 m (1 500 ft); e
 - 2) la visibilità al suolo non deve essere inferiore a 5 km, oppure 8 km nel caso di zone montuose.
- f) Il piano di volo non è richiesto per i voli VFR notturni effettuati in continuo contatto radio con lo stesso ente ATS dell'aeroporto interessato.
- g) Se non già previsto dalla regolamentazione dello Stato di registrazione, l'equipaggiamento richiesto per il sorvolo del territorio italiano in VFR notturno deve includere almeno:
- 1) un transponder SSR con riporto di quota (modo C o S) acceso;
 - 2) due apparati radio per mantenere la comunicazione bilaterale con gli enti ATS;
 - 3) un apparato ELT(S) o ELT(A).
- h) Le minime meteorologiche per le operazioni con gli elicotteri del servizio medico di emergenza (HEMS) sono riportate nei pertinenti regolamenti operativi. Tali minimi non esentano dal richiedere, ove applicabile, l'autorizzazione VFR speciale.
- i) Fatta eccezione per i piani di volo misti accettati prima della partenza, per i velivoli non è consentita la variazione da IFR a VFR notturno. È consentita invece, al peggioramento delle condizioni meteorologiche o per altre ragioni di sicurezza, la variazione da VFR notturno a IFR, a condizione che il pilota sia in possesso della relativa abilitazione.
- j) ENAC può autorizzare un operatore HEMS ad effettuare voli in VFR notturno al di sopra di aree elevate o montuose ad altezze inferiori a quelle riportate in SERA.5005 c)5)i) alle seguenti condizioni:
- 1) l'altezza minima autorizzata non può essere inferiore a quella applicabile ai voli VFR di giorno;
 - 2) fuori dalle nubi e in contatto visivo con il suolo e/o l'acqua.

RAIT.5005 Minimi VFR su aeroporti ubicati al di fuori di una zona di controllo o ubicati all'interno di una zona di traffico di aeroporto di classe G

In riferimento a SERA.5005 b), si applica quanto segue:

- a) I voli VFR non devono decollare o atterrare su un aeroporto ubicato al di fuori di una zona di controllo né su un aeroporto ubicato all'interno di una zona di traffico di aeroporto di classe G, o entrare nella zona di traffico di aeroporto o nel suo circuito di traffico quando le condizioni meteorologiche dell'aeroporto sono inferiori ai seguenti minimi:
- 1) il *ceiling* è inferiore a 180 m (600 ft); oppure
 - 2) la visibilità al suolo è inferiore a 1 500 m, oppure 800 m per gli elicotteri.
- b) Per visibilità al suolo inferiori a 5 km i piloti devono attenersi alle limitazioni di velocità di cui alla tabella R5-1 Nota (3), lettere a) e b).
- c) Di notte, sugli aeroporti dove sono consentite operazioni in VFR notturno, si applicano i minimi riportati in RAIT.5002 e).
- d) Per le operazioni HEMS si applica quanto stabilito nei regolamenti operativi.

RAIT.5006 Altezze minime per il sorvolo delle spiagge

Fatto salvo quanto previsto da SERA.5005 f), tranne quando sia necessario per il decollo o l'atterraggio su aeroporti costieri, dal 1° giugno al 30 settembre compresi, un volo VFR non deve essere effettuato al di sopra delle spiagge, entro 100 m da entrambi i lati della linea di costa, ad un'altezza inferiore a 300 m (1 000 ft). Tale prescrizione non si applica agli aeromobili di Stato e di soccorso.

RAIT.5007 Quote per il volo da diporto o sportivo

- a) In applicazione del comma 3 dell'art. 9 del DPR 9 luglio 2010, n. 133 concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo (VDS) si applicano le seguenti quote:
- 1) salvo diversa autorizzazione dell'ENAC, sentito il fornitore dei servizi di traffico aereo competente, l'attività di volo effettuata con gli apparecchi VDS, è consentita in accordo alle quote minime previste da SERA.5005 f) fino ad un'altezza massima di 300 m (1000 ft) dal terreno determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 5000 m;

- 2) nel caso di zone per attività VDS esistenti all'entrata in vigore del Regolamento (UE) 923/2012, nelle quali non sia possibile elevare la quota massima oltre il limite di 150 m (500 ft), la quota minima per l'attività VDS può essere ridotta a 90 m (300 ft), determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 150 m.

RAIT.5008 Livelli di crociera

In riferimento a SERA 5005 g), fatta salva l'eventuale diversa autorizzazione da parte degli enti di controllo del traffico aereo, i voli VFR in volo di crociera condotti al di sopra di 900 m (3 000 ft) dal suolo o dall'acqua, devono essere effettuati ad un livello di crociera appropriato alla rotta così come prescritto nella tabella dei livelli di crociera di cui all'Appendice 3 che sostituisce la tabella in Appendice 3 del Regolamento (UE) 923/2012.

RAIT.5010 Specifiche disposizioni sul VFR speciale

- a) Su aeroporti presso i quali sono disponibili più valori di rilevamento della visibilità, la visibilità al suolo utile ai fini dell'emissione dell'autorizzazione al VFR speciale va riferita al valore di visibilità minima rilevata sull'aeroporto.
- b) In riferimento a SERA.5010 a), gli elicotteri possono operare in VFR speciale di notte, soggetti ad un'autorizzazione ATC, in accordo alle seguenti minime meteorologiche:
- 1) la visibilità (in volo e al suolo) non deve essere inferiore a 3 Km;
 - 2) l'altezza della base delle nubi non deve essere inferiore a 450 m (1 500 ft);
 - 3) fuori dalle nubi e in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua.
- c) Per le operazioni HEMS si applica quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi. Ciò non esenta il pilota dal richiedere l'autorizzazione VFR speciale in condizioni meteorologiche al di sotto di quelle specificate nella tabella R5-1 di RAIT.5001.

RAIT.5020 IFR – Regole applicabili ai voli IFR entro spazi aerei controllati

In riferimento a SERA.5020 b), un volo IFR nella fase di crociera in uno spazio aereo controllato deve essere condotto ad un livello di crociera, oppure, se autorizzato ad impiegare tecniche di crociera ascendente, tra due livelli o al di sopra di un livello, scelto nella tabella dei livelli di crociera di cui all'Appendice 3 che sostituisce la tabella in Appendice 3 del Regolamento (UE) n. 923/2012.

RAIT.5025 IFR – Regole applicabili ai voli IFR al di fuori degli spazi aerei controllati

In riferimento a SERA.5025 a), fatta salva l'eventuale diversa autorizzazione da parte degli enti di controllo del traffico aereo, un volo IFR che opera a livello di crociera al di fuori di spazi aerei controllati a o al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL deve essere condotto ad un livello di crociera appropriato alla sua rotta come specificato nella tabella dei livelli di crociera in Appendice 3 che sostituisce la tabella in Appendice 3 del Regolamento (UE) 923/2012.

SEZIONE 6***Classificazione degli spazi aerei*****RAIT.6005 Requisiti per le comunicazioni e transponder SSR**

- a) Fatto salvo quanto riportato in AIP-Italia, i voli VFR e IFR in ingresso nello spazio aereo delle regioni informazioni volo di Brindisi, Milano e Roma devono stabilire il contatto radio bilaterale con l'ente ATS competente prima di attraversare il confine FIR, indipendentemente dalla classe di spazio aereo interessato.
- b) In riferimento a SERA.6005 a)1), le ATZ degli aeroporti dove viene fornito il servizio informazioni volo aeroportuale (AFIS) sono designate come zona radio obbligatoria (RMZ). Tutti i voli VFR e IFR che operano all'interno di dette ATZ, incluso il traffico sull'area di manovra, devono mantenere il continuo contatto radio bilaterale con l'AFIU responsabile sul canale di comunicazione appropriato.
- c) In riferimento a SERA.6005 b)1), lo spazio aereo delle regioni informazioni volo di Brindisi, Milano e Roma è designato come zona ad utilizzo obbligatorio di trasponditore (TMZ) "Italia", all'interno del quale devono essere equipaggiati con un transponder SSR che abbia capacità minima di Modo A e C:
- 1) tutti i velivoli, gli elicotteri e gli apparecchi VDS avanzati che operano in qualunque classe di spazio aereo; e
 - 2) gli altri aeromobili, diversi da quelli di cui al precedente punto 1), che operano negli spazi aerei di classe A, C, D, ed E.

SEZIONE 7

Servizi di traffico aereo

Nil

SEZIONE 8

Servizio di controllo del traffico aereo

RAIT.8002 Requisiti linguistici locali per l'esercizio delle funzioni della licenza di controllore del traffico aereo o di tirocinante controllore del traffico aereo

- a) In applicazione del punto ATCO.B.030 del Regolamento (UE) n. 2015/340 del 20 febbraio 2015, i controllori del traffico aereo e i tirocinanti controllori del traffico aereo non possono esercitare le attribuzioni previste dalle loro licenze se non sono in possesso di una valida specializzazione di competenza linguistica in italiano.
- b) Per ottenere la specializzazione di competenza linguistica, i controllori del traffico aereo e i tirocinanti controllori del traffico aereo devono dimostrare di possedere almeno il livello operativo (livello quattro) di competenza linguistica.

RAIT.8005 Fornitura del servizio di controllo del traffico aereo

Per i casi elencati in SERA.8005 b), quando richiesto dal pilota di un aeromobile e concordato dal pilota dell'altro aeromobile, nello spazio aereo di classe D e E, un volo può essere autorizzato durante la salita o la discesa, di giorno e in condizioni VMC, a condizione di mantenere la propria separazione rispetto ad una porzione specifica del volo al di sotto di 3 050 m (10 000 ft).

RAIT.8010 Minimi di separazione

- a) Ai voli ufficiali dei Capi di Stato si applicano le seguenti separazioni minime:
- 1) separazione verticale: 600 m (2 000 ft);
 - 2) separazione longitudinale: raddoppiata, fino ad un massimo di 20 (venti) minuti;
 - 3) separazione radar: 19 km (10 NM).

Gli aeromobili dell'Aeronautica Militare in servizio di scorta, non sono soggetti all'applicazione delle separazioni minime sopra descritte.

- b) Le separazioni longitudinali con la tecnica del *Mach number* non si applicano nello spazio aereo delle regioni informazioni volo di Brindisi, Milano e Roma.

RAIT.8015 Autorizzazioni del controllo del traffico aereo

In riferimento a SERA.8015, 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 e in volo, direttamente riconducibili all'equipaggio e/o all'aeromobile stesso.

RAIT.8020 Aderenza al piano di volo

In riferimento a SERA.8020 b)3), se l'orario stimato per il successivo punto di riporto applicabile, confine FIR o aeroporto di destinazione, quale di questi viene raggiunto prima, varia di 3 (tre) minuti o più rispetto a quello comunicato all'ATS, deve essere notificato, quanto prima possibile, un nuovo orario stimato revisionato all'ente ATS competente.

RAIT.8035 Avaria alle Comunicazioni

a) Se un'avaria alle comunicazioni impedisce l'osservanza di quanto specificato in SERA.8035, l'aeromobile deve tentare di stabilire le comunicazioni con l'appropriato ente di controllo del traffico aereo utilizzando tutti gli altri mezzi disponibili. Inoltre l'aeromobile, qualora faccia parte del traffico di aeroporto in un aeroporto controllato, deve prestare attenzione a quelle istruzioni che possano essere emesse a mezzo di segnalazioni visive. La fornitura del servizio di controllo del traffico aereo ad altri voli operanti nello spazio aereo interessato si basa sul presupposto che un aeromobile con avaria alle comunicazioni si attenga alle regole di cui ai successivi punti b) o c).

b) Se in condizioni meteorologiche di volo a vista (VMC), l'aeromobile deve:

- 1) selezionare il transponder SSR su codice 7600, continuare a volare in condizioni meteorologiche di volo a vista, atterrare sull'aeroporto idoneo più vicino e comunicare l'arrivo all'ente ATC appropriato con i mezzi più rapidi;

2) quando il pilota lo considera opportuno, completare un volo IFR in accordo al successivo punto c).

c) Se in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC) o quando il pilota di un volo IFR valuta non opportuno completare il volo in accordo al precedente punto b)1), l'aeromobile deve:

1) selezionare il transponder SSR su codice 7600; mantenendo l'ultima velocità e livello assegnati, o la minima altitudine di volo se più alta, per un periodo di 7 (sette) minuti dopo la condizione che si verifica per ultima tra le seguenti:

- i) l'orario al quale sono stati raggiunti l'ultimo livello assegnato o la minima altitudine di volo; o
- ii) l'orario al quale il transponder SSR è selezionato su Codice 7600; o
- iii) il mancato riporto di posizione su di un punto di riporto obbligatorio da parte dell'aeromobile.

2) adeguare il livello e la velocità in accordo al piano di volo presentato;

3) quando vettorato dal radar o istruito dall'ATC a procedere *offset* in navigazione d'area (RNAV) senza un limite specificato, procedere nel modo più diretto possibile per riguadagnare la rotta del piano di volo in vigore non oltre il punto significativo successivo, tenendo conto della minima altitudine di volo applicabile;

4) procedere in accordo alla rotta del piano di volo in vigore verso l'appropriato aiuto alla navigazione o fix designati per l'aeroporto di destinazione e, quando richiesto per assicurare ottemperanza al successivo punto 5), attendere su tale aiuto o fix fino all'inizio della discesa;

5) iniziare la discesa dall'aiuto alla navigazione o dal fix specificati al precedente punto 4), dall'ultimo orario previsto di avvicinamento (EAT) ricevuto e confermato o il più possibile vicino ad esso; oppure, nel caso in cui non sia stato ricevuto e confermato un EAT, all'orario stimato di arrivo (ETA), o il più possibile vicino ad esso, come risulta dal piano di volo in vigore;

6) completare una normale procedura di avvicinamento strumentale, come specificato per l'aiuto alla navigazione o fix designati;

- 7) atterrare, se possibile, entro i 30 (trenta) minuti successivi all'orario stimato di arrivo specificato al precedente punto 5) o dopo l'ultimo EAT ricevuto e confermato, quale dei due è posteriore.

SEZIONE 9***Servizio informazioni di volo***

Nil

SEZIONE 10***Servizio di allarme***

Nil

SEZIONE 11***Interferenza, situazioni di emergenza e intercettazione*****RAIT.11015 Intercettazione**

- a) Con riferimento alla Tabella S11-1 di SERA.11015, dopo la serie 3, è aggiunta la serie 3bis, come segue:
- 1) segnali dell'aeromobile intercettore; GIORNO o NOTTE: rilascio di una o più salve di artifici pirotecnici (*flares*) da una posizione e ad una distanza tale da non costituire pericolo per l'aeromobile intercettato;
 - 2) significato: "Ultimo avvertimento. Seguitemi". "Se non eseguirete la vostra sicurezza non sarà garantita";
 - 3) risposte dell'aeromobile intercettato: GIORNO o NOTTE: Usare i segnali della Serie 1[^], 5[^] o 6[^] previsti per l'aeromobile intercettato;
 - 4) significato: (vedere segnali serie 1[^], 5[^] o 6[^]);
 - 5) di seguito è riportata la Tabella R11-1 che sostituisce la Tabella S11-1 di SERA.11015.

*Tabella R11-1***Segnali eseguiti dall'aeromobile intercettore e risposte da parte dell'aeromobile intercettato**

Serie	Segnali dell'aeromobile INTERCETTATORE	Significato	Risposte dell'aeromobile INTERCETTATO	Significato
1	<p>GIORNO o NOTTE — Battere le ali e lampeggiare le luci di navigazione ad intervalli irregolari (e le luci di atterraggio nel caso di un elicottero) da una posizione leggermente più in alto ed avanti, sul lato sinistro dell'aeromobile intercettato, per essere seguito lungo la rotta, o sul lato destro per l'accompagnamento all'atterraggio su un aeroporto designato e, dopo aver ricevuto risposta, una lenta virata in volo livellato verso sinistra o verso destra in funzione della posizione dell'aeromobile intercettore per assumere la prua desiderata.</p> <p><i>Nota 1. – Condizioni meteorologiche o orografiche possono richiedere che l'aeromobile intercettore assuma posizione e direzione di virata diversa da quella di cui alla Serie 1 precedente.</i></p> <p><i>Nota 2. – Se l'aeromobile intercettato non è in grado di mantenersi al passo dell'aeromobile intercettore, quest'ultimo dovrebbe effettuare una serie di orbite e battere le ali ogni volta che sorpassa l'aeromobile intercettato.</i></p>	Siete stati intercettati. Seguitemi.	GIORNO o NOTTE — Battere le ali, lampeggiare le luci di navigazione ad intervalli irregolari e seguire.	Capito, eseguo.
2	GIORNO o NOTTE — Una brusca manovra di sganciamento dall'aeromobile intercettato effettuando una virata in salita di 90 gradi o più senza intersecare la prua dell'aeromobile intercettato.	Potete procedere.	GIORNO o NOTTE — Battere le ali.	Capito, eseguo.

Serie	Segnali dell'aeromobile INTERCETTORE	Significato	Risposte dell'aeromobile INTERCETTATO	Significato
3	GIORNO o NOTTE — Estraendo il carrello di atterraggio (se estraibile), mantenendo accese le luci di atterraggio e sorvolando la pista in uso o se l'aeromobile intercettato è un elicottero, sorvolando l'area di atterraggio per elicotteri. Nel caso di elicotteri, l'elicottero intercettore dovrà effettuare un avvicinamento per l'atterraggio, portandosi sul punto d'ingresso dell'area di atterraggio.	Atterrare su questo aeroporto.	GIORNO o NOTTE — Estraendo il carrello (se estraibile), mantenendo accese le luci di atterraggio e seguendo l'aeromobile intercettore e, se dopo aver sorvolato la pista in uso o l'area di atterraggio per elicotteri, l'atterraggio è considerato sicuro, procedere all'atterraggio.	Capito, eseguo.
3bis	GIORNO o NOTTE: rilascio di una o più salve di artifici pirotecnici (<i>flares</i>) da una posizione e ad una distanza tale da non costituire pericolo per l'aeromobile intercettato.	Ultimo avvertimento. Seguitemi. Se non seguirete la vostra sicurezza non sarà garantita	GIORNO o NOTTE: Usare i segnali della Serie 1 [^] , 5 [^] o 6 [^] previsti per l'aeromobile intercettato	(vedere segnali serie 1 [^] , 5 [^] o 6 [^]).

SEZIONE 12

Servizi relativi alla meteorologia – Osservazioni da aeromobile e rapporti mediante comunicazioni in fonìa

Nil

SEZIONE 13

Transponder SSR

RAIT.13001 Operazioni con il transponder SSR

- a) Il transponder SSR deve essere tenuto acceso e operante, rispondendo alle interrogazioni con gli appropriati codici e l'indicazione della quota espressa in intervalli non superiori ai 30 m (100 ft).
- b) Fatte salve le disposizioni successive, le eventuali inefficienze totali o parziali dei Modi A o C del transponder SSR approvate dallo Stato di Operazioni, non sono considerate valide

ai fini del volo nello spazio aereo delle regioni informazioni volo di Brindisi, Milano e Roma.

- c) La sola avaria del Modo C non pregiudica il proseguimento del volo ma si applica quanto segue:
- 1) nel caso il transponder SSR trasmetta un'indicazione di quota errata, il pilota deve disattivare il Modo C in modo da prevenire l'emissione di falsi avvisi di risoluzione (RA, Resolution Advisory) da parte di aeromobili equipaggiati con impianto ACAS II;
 - 2) non è consentito volare nello spazio aereo RVSM, tranne il caso in cui l'avaria si verifichi quando l'aeromobile si trovi già all'interno dello spazio aereo RVSM.
- d) In caso di avaria totale o parziale del transponder SSR rilevata prima dell'inizio del volo, e qualora non sia possibile riparare o sostituire il transponder SSR presso l'aeroporto di partenza, il pilota può effettuare un volo di trasferimento verso un aeroporto idoneo per le riparazioni.
- e) Il volo con il transponder SSR inefficiente non può:
- 1) interessare lo spazio aereo RVSM; oppure
 - 2) essere effettuato in VFR notturno.
- f) Per l'effettuazione del volo di cui al precedente punto e), il pilota responsabile si atterrà alle procedure contingenti pubblicate in AIP-Italia ENR 1.6.
- g) I piloti di aeromobili che effettuano voli in IFR devono inserire nel transponder SSR i codici assegnati dall'ente ATS.
- h) Salvo diversa istruzione dell'ente ATC, il Codice SSR 2000 deve essere inserito dagli aeromobili che entrano nelle regioni informazioni volo di Brindisi, Milano e Roma provenienti da un'area dove il servizio radar non è assicurato.
- i) Per le situazioni di emergenza devono essere inseriti i seguenti codici:
- 1) Codice SSR 7500 per azioni di interferenza illecita a bordo;
 - 2) Codice SSR 7600 in caso di avaria radio;
 - 3) Codice SSR 7700 negli altri casi di emergenza.
- j) In assenza di specifiche istruzioni da parte dell'ente ATS, i voli VFR devono inserire il Codice SSR 7000.

SEZIONE 14**Procedure di comunicazione in fonìa****RAIT.14001 Osservazioni generali**

La fraseologia standard deve essere utilizzata in tutte le situazioni per le quali è stata specificata. Soltanto quando la fraseologia standard non riesce a soddisfare una determinata trasmissione, può essere utilizzato il linguaggio corrente.

RAIT.14005 Categorie dei messaggi

a) Le categorie dei messaggi gestiti dal servizio mobile aeronautico, e l'ordine di priorità nello stabilire le comunicazioni e la trasmissione dei messaggi, sono riportati nella tabella R14-1.

Tabella R14 - 1

Categorie dei messaggi e ordine radiotelefonico del segnale di priorità	Segnale radiotelefonico
1. Chiamate di emergenza, messaggi di emergenza e traffico di comunicazioni di emergenza	MAYDAY
2. Messaggi di urgenza, inclusi i messaggi preceduti dal segnale di trasporto medico	PAN PAN o PAN PAN MEDICAL
3. Comunicazioni relative alla radiogoniometria	—
4. Messaggi di sicurezza del volo	—
5. Messaggi meteorologici	—
6. Messaggi di regolarità del volo	—

b) I messaggi ed il traffico di comunicazioni di emergenza sono gestiti conformemente alle prescrizioni del punto RAIT.14095.

c) I messaggi ed il traffico di comunicazioni di urgenza, inclusi i messaggi preceduti dal segnale di trasporto medico, sono gestiti conformemente alle prescrizioni del punto RAIT.14095.

RAIT.14010 Messaggi di sicurezza del volo

I messaggi di sicurezza del volo comprendono i seguenti:

- a) messaggi di movimento e controllo;
- b) messaggi originati da un operatore o da un aeromobile, di interesse immediato per un aeromobile in volo;
- c) avvisi meteorologici di immediato interesse per un aeromobile in volo o in procinto di partire (comunicati individualmente o per diffusione)
- d) altri messaggi riguardanti aeromobili in volo o in procinto di partire.

RAIT.14015 Linguaggio da utilizzare nelle comunicazioni bordo-terra

a) I servizi di traffico aereo sono forniti in lingua:

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

RAIT.14020 Trasmissione delle parole in radiotelefonìa

Quando i nomi propri, le abbreviazioni dei servizi e le parole, la cui ortografia è dubbia, sono scanditi in radiotelefonìa, deve essere utilizzato l'alfabeto riportato nella tabella R14-2.

Tabella R14-2

L'alfabeto per la radiotelefonìa

Lettera	Parola	Pronuncia approssimativa Rappresentazione in alfabeto latino
A	Alfa	<u>AL</u> FA
B	Bravo	<u>BRA</u> VO
C	Charlie	<u>CIAR</u> LI o <u>SCIAR</u> LI
D	Delta	<u>DEL</u> TA
E	Eco	<u>E</u> CO
F	Fox-Trot	<u>FOX</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	O <u>TEL</u>
I	India	<u>IN</u> DI A

Lettera	Parola	Pronuncia approssimativa Rappresentazione in alfabeto latino
J	Juliet	<u>GIU</u> LI <u>ET</u>
K	Kilo	<u>CHI</u> LO
L	Lima	<u>LI</u> MA
M	Mike	MAIK
N	November	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OS</u> CAR
P	Papa	PA <u>PA</u>
Q	Quebec	CHE <u>BEC</u>
R	Romeo	<u>RO</u> MI O
S	Sierra	SI <u>ER</u> RA
T	Tango	<u>TAN</u> GO
U	Uniform	<u>IU</u> NI FORM o <u>U</u> NI FORM
V	Victor	<u>VIC</u> TOR
W	Whiskey	<u>UIS</u> CHI
X	X-Ray	<u>EX</u> REI
Y	Yankee	<u>IEN</u> CHI
Z	Zulu	<u>ZU</u> LU

Le sillabe sottolineate indicano quelle su cui cade l'accento

RAIT.14025 Principi che regolano l'identificazione delle rotte ATS diverse dalle rotte di arrivo e partenza standard

a) Uso dei designatori delle rotte ATS nelle comunicazioni

- 1) Nelle comunicazioni in fonìa, la lettera base del designatore è pronunciata conformemente all'alfabeto riportato nella precedente tabella R14-2.
- 2) I prefissi K, U o S, quando utilizzati nelle comunicazioni in fonìa, sono pronunciati come segue:
 - i) K - KOPTER
 - ii) U - UPPER
 - iii) S - SUPERSONIC

b) La parola “kopter” è pronunciata come nella parola “helicopter” e le parole “upper” e “supersonic” come in inglese corrente.

RAIT.14026 Punti significativi

Generalmente, per indicare i punti significativi nelle comunicazioni in fonìa deve essere utilizzato il nominativo in linguaggio corrente per i punti significativi contraddistinti dalla località di una radioassistenza oppure il codice unico a cinque lettere per i punti significativi non contraddistinti dalla località di una radioassistenza. Qualora non sia utilizzato il nominativo in linguaggio corrente della località di una radioassistenza, esso deve essere sostituito dal designatore tri-letterale che, nelle comunicazioni in fonìa, è pronunciato conformemente all'alfabeto riportato nella tabella R14-2.

RAIT.14030 Uso dei designatori delle rotte di arrivo e partenza standard

Nelle comunicazioni in fonìa, per le rotte di arrivo e partenza standard, è utilizzato il designatore in linguaggio corrente.

RAIT.14035 Trasmissione dei numeri in radiotelefonìa**a) Trasmissione dei numeri**

- 1) Tutti i numeri utilizzati per la trasmissione di nominativi radiotelefonici di aeromobili, prue, pista, direzione e velocità del vento, devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente.
 - i) I livelli di volo devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione dei livelli di volo in centinaia intere.
 - ii) Il regolaggio altimetrico deve essere trasmesso pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione del regolaggio altimetrico di 1 000 hPa che deve essere trasmesso come “ONE THOUSAND” (MILLE).
 - iii) Tutti i numeri utilizzati nella trasmissione dei codici transponder devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione dei codici transponder che contengono migliaia intere, nel qual caso l'informazione deve essere trasmessa pronunciando la cifra delle migliaia seguita dalla parola “THOUSAND” (MILA/MILLE).

- 2) Tutti i numeri utilizzati nella trasmissione di altre informazioni, diverse da quelle descritte nel precedente punto 1), devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra separatamente, ad eccezione dei numeri che contengono centinaia e migliaia intere i quali devono essere trasmessi pronunciando ogni cifra del numero di centinaia o migliaia seguito dalla parola "HUNDRED" (CENTO) o "THOUSAND" (MILA/MILLE), a seconda del caso. Le combinazioni di migliaia e centinaia intere devono essere trasmesse pronunciando ogni cifra del numero di migliaia, seguito dalla parola "THOUSAND" (MILA/MILLE) e il numero delle centinaia, seguito dalla parola "HUNDRED" (CENTO).
- 3) Nei casi in cui sia necessario chiarire un numero trasmesso come centinaia o migliaia intere, il numero stesso deve essere trasmesso pronunciando ogni cifra separatamente.
- 4) Le informazioni riguardanti il rilevamento polare di un oggetto o di un conflitto di traffico, espressa con riferimento alle dodici ore sul quadrante dell'orologio, sono trasmesse pronunciando le cifre insieme, ad esempio "TEN O'CLOCK" (A ORE DIECI) oppure "ELEVEN O'CLOCK" (A ORE UNDICI).
- 5) I numeri che contengono un punto decimale sono trasmessi come prescritto nel precedente punto 1) con le cifre decimali nella sequenza appropriata, indicate dalla parola "DECIMAL" (DECIMALI).
- 6) L'identificazione del canale di trasmissione nelle comunicazioni radiotelefoniche in VHF deve essere fatta utilizzando tutte le sei cifre del designatore numerico, tranne quando la quinta e la sesta cifra sono entrambe zero, nel qual caso sono utilizzate solo le prime quattro cifre.

RAIT.14040 Pronuncia dei numeri

Quando la lingua utilizzata nelle comunicazioni è l'inglese, i numeri devono essere trasmessi utilizzando le pronunce riportate nella Tabella R14-3.

Tabella R14-3

Numero o elemento numerico	Pronuncia
0	ZI-RO
1	UAN
2	TU
3	TRI
4	FO-ar
5	FAIF
6	SIX
7	SEV-en
8	EIT
9	NAIN
10	TEN
11	I-LE-VEN
12	TUELF
Decimal	DE-SI-MAL
Hundred	AN-dred
Thousand	TAU-SEND

RAIT.14045 Tecnica di trasmissione

- a) Le trasmissioni devono essere effettuate in maniera concisa e in un normale tono di conversazione.
- b) Le seguenti parole e frasi devono essere utilizzate nelle comunicazioni radiotelefoniche come appropriato e devono avere il significato indicato nella Tabella R14-4.



Regolamento

Regole dell'Aria Italia (RAIT)

Ed. 3

Pag. 31 di 51

Tabella R14-4

Frase	Significato
ACKNOWLEDGE (ACCUSATE IL RICEVUTO)	"Fateci sapere che avete ricevuto e compreso questo messaggio"
AFFIRM (AFFERMO)	"Sì"
APPROVED (APPROVATO)	"È accordato il permesso per svolgere l'azione proposta"
BREAK	"Con la presente indichiamo la separazione tra le porzioni del messaggio"
BREAK BREAK	"Con al presente indichiamo la separazione tra i messaggi trasmessi a differenti aeromobili in un ambiente molto impegnato"
CANCEL (CANCELLATE)	"Annullate l'autorizzazione precedentemente trasmessa"
CHECK (VERIFICATE)	"Esaminate un sistema o una procedura"
CLEARED (AUTORIZZATI)	"Autorizzati a procedere secondo le condizioni specificate"
CONFIRM (CONFERMATE)	"Richiediamo la verifica di: (<i>autorizzazione, istruzione, azione, informazione</i>)"
CONTACT (CONTATTATE)	"Stabilite il contatto radio con..."
CORRECT (CORRETTO)	"Vero" oppure "Preciso"
CORRECTION (CORREZIONE)	"È stato commesso un errore in questa trasmissione (o nel messaggio indicato). La versione corretta è..."
DISREGARD	"Ignorate"
HOW DO YOU READ (COME RICEVETE?)	"Qual è la comprensibilità della nostra trasmissione?" (cfr. RAIT.14070 c)
I SAY AGAIN (RIPETO)	"Ripeto per chiarezza o per enfasi"
MAINTAIN (MANTENETE)	"Continuate in accordo alla(e) condizione(i) specificata(e)" oppure nel suo significato letterale
MONITOR (MONITORATE)	"Mantenete l'ascolto su (frequenza)"
NEGATIVE (NEGATIVO)	"No" oppure "Permesso non accordato" oppure "Non è corretto" oppure "Non in grado"
OVER (PASSO)	"La nostra trasmissione è terminata, e ci aspettiamo una risposta da parte vostra"
OUT (CHIUDO)	"Questo scambio di trasmissioni è terminato e non è attesa nessuna risposta"

Frase	Significato
READ BACK	“Ripetete tutto, oppure una parte specificata, di questo messaggio esattamente come ricevuto”
RECLEARED (RIAUTORIZZATI)	“È stato effettuato un cambiamento all'ultima vostra autorizzazione e questa nuova autorizzazione sostituisce la precedente o parte di essa”
REPORT (RIPORTATE)	“Comunicateci la seguente informazione...”
REQUEST (RICHIEDIAMO)	“Vorremmo sapere...” oppure “Desideriamo ottenere...”
ROGER (RICEVUTO)	“Abbiamo ricevuto tutta la vostra ultima trasmissione”
SAY AGAIN (RIPETETE)	“Ripetete tutto, oppure la seguente parte, della vostra ultima trasmissione”
SPEAK SLOWER (PARLATE PIÙ LENTAMENTE)	“Riducete il vostro rateo di trasmissione”
STANDBY	“Attendete e vi richiameremo”
UNABLE (IMPOSSIBILITATI)	“Non possiamo ottemperare alla vostra richiesta, istruzione o autorizzazione”
WILCO	(<i>Abbreviazione di “will comply”</i>) “Abbiamo compreso il vostro messaggio e ci atterremo ad esso”
WORDS TWICE (TRASMETTETE (o TRASMETTIAMO) LE PAROLE DUE VOLTE)	a) <i>Come richiesta</i> : “La comunicazione è difficile. Per favore trasmettete ogni parola, o gruppo di parole, due volte” b) <i>Come informazione</i> : “Dato che la comunicazione è difficile, ogni parola, o gruppo di parole, in questo messaggio sarà trasmesso due volte”

RAIT.14050 Nominativi radiotelefonici degli aeromobili**a) Nominativo completo**

Il nominativo radiotelefonico di un aeromobile deve corrispondere ad una delle seguenti tipologie:

- 1) Tipo a) – i caratteri corrispondenti alle marche di registrazione dell'aeromobile;
- 2) Tipo b) – il designatore telefonico dell'operatore seguito dagli ultimi quattro caratteri delle marche di registrazione dell'aeromobile;
- 3) Tipo c) – il designatore telefonico dell'operatore seguito dal numero del volo.

b) Nominativo abbreviato.

I nominativi radiotelefonici di cui alla precedente lettera a), ad eccezione del Tipo c), possono essere abbreviati nelle circostanze prescritte al punto RAIT.14055 c). I nominativi abbreviati devono corrispondere alla seguente forma:

- 1) Tipo a) – il primo carattere delle marche di registrazione e almeno gli ultimi due caratteri del nominativo;
- 2) Tipo b) – il designatore telefonico dell'operatore seguito da almeno gli ultimi due caratteri del nominativo;
- 3) Tipo c) – nessuna forma abbreviata.

RAIT.14051 Specifiche disposizioni sui nominativi radiotelefonici degli aeromobili

- a) In accordo a quanto riportato in RAIT.14050, gli aeromobili di Stato che operano con piano di volo GAT utilizzano il designatore tri-letterale ICAO seguito dal numero del volo, se assegnato, oppure la lettera "I" (INDIA) seguita dalle ultime quattro cifre delle marche di registrazione dell'aeromobile. In tutti gli altri casi, gli aeromobili possono utilizzare il nominativo specifico assegnato al Reparto volo.
- b) Se l'attività degli aeromobili di Stato in servizio di sicurezza pubblica, dogana e protezione civile (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, Capitaneria di Porto/Guardia Costiera, Protezione Civile e Corpo Forestale dello Stato), assume caratteristiche di pronto intervento, deve essere trasmessa la parola "BAT" (Buster Air Traffic) dopo il nominativo radiotelefonico completo.
- c) Gli elicotteri impiegati nel servizio medico di emergenza HEMS (Helicopter Emergency Medical Service), utilizzano il suffisso "HEMS" dopo il nominativo radiotelefonico completo.
- d) Gli aeromobili impiegati nelle operazioni di ricerca e soccorso (SAR) utilizzano il nominativo radiotelefonico "RESCUE" seguito, in sequenza, dalle lettere "I", "L" (o "M") e da un'ulteriore lettera da "A" a "Z" che indica l'ordine di intervento.
- e) Gli aeromobili che svolgono attività di volo nell'ambito del trattato "Open Skies" utilizzano il nominativo radiotelefonico composto dal gruppo di caratteri "OSY" seguito dai due caratteri che identificano lo Stato Parte Osservante e da un'ulteriore lettera ("T", "D" o "F") che indica il tipo della missione.

- f) Gli apparecchi VDS "avanzati", devono anteporre al nominativo radio la parola "ULTRALIGHT". Deve essere sempre utilizzato il nominativo radiotelefonico completo.

RAIT.14052 Nominativi radiotelefonici delle stazioni aeronautiche

- a) Le stazioni aeronautiche del servizio mobile aeronautico sono identificate da:

- 1) il nome della località; e
- 2) l'ente o il servizio disponibile.

- b) L'ente o il servizio deve essere identificato in accordo alla tabella R14-5, tranne che il nome della località o dell'ente/servizio possa essere omissso purché sia stata stabilita una comunicazione soddisfacente.

Tabella R14-5

Stazione Aeronautica	Nominativo	
Centro di controllo d'area	CONTROL	CONTROLLO
Radar (generico)	RADAR	RADAR (pron. RÀ-DAR)
Controllo di avvicinamento	APPROACH	AVVICINAMENTO
Controllo di avvicinamento radar - arrivi	ARRIVAL	ARRIVI
Controllo di avvicinamento radar - partenze	DEPARTURE	PARTENZE
Controllo di aeroporto	TOWER	TORRE
Controllo dei movimenti al suolo	GROUND	GROUND
Trasmissione delle autorizzazioni	DELIVERY	DELIVERY
Avvicinamento radar di precisione	PRECISION	PRECISIONE
Stazione radiogoniometrica	HOMER	GONIO
Servizio informazioni volo	INFORMATION	INFORMAZIONI
Controllo dei piazzali di parcheggio	APRON	APRON
Ufficio operazioni volo di compagnia	DISPATCH	DISPATCH
Stazione aeronautica	RADIO	RADIO (pron. RÀ-DIO)
Servizio informazioni volo aeroportuale	INFORMATION	INFORMAZIONI

RAIT.14055 Procedure radiotelefoniche

- a) Un aeromobile non deve cambiare il proprio nominativo radiotelefonico durante il volo, tranne che temporaneamente dietro istruzioni di un ente ATS nell'interesse della sicurezza del volo. Eccetto che per motivi di sicurezza del volo, nessuna trasmissione deve essere diretta ad un aeromobile durante il decollo, durante l'ultimo tratto dell'avvicinamento finale oppure durante la corsa di decelerazione dopo l'atterraggio.
- b) Stabilire le comunicazioni radiotelefoniche
- 1) Quando si stabilisce una comunicazione, vanno sempre utilizzati i nominativi radiotelefonici completi. Per stabilire una comunicazione gli aeromobili devono iniziare la loro chiamata con il nominativo della stazione chiamata, seguito dal nominativo della stazione chiamante.
 - 2) La risposta alla chiamata di cui sopra include il nominativo della stazione chiamante seguito dal nominativo della stazione che risponde, ed è considerata un invito a procedere con la trasmissione da parte della stazione chiamante. Se autorizzato dall'ENAC, per i trasferimenti di comunicazione all'interno del medesimo ente ATS, il nominativo dell'ente ATS può essere omissivo.
 - 3) Le comunicazioni devono iniziare con una chiamata e una risposta, a meno che vi sia la certezza che la stazione chiamata riceverà la comunicazione; in tal caso si può trasmettere il messaggio senza attendere alcuna risposta da parte della stazione chiamata.
- c) Comunicazioni radiotelefoniche successive
- 1) I nominativi radiotelefonici abbreviati, come prescritto in RAIT.14050 b), devono essere utilizzati soltanto dopo aver stabilito una soddisfacente comunicazione e qualora non sussistano possibilità di confusione. Un aeromobile può utilizzare il proprio nominativo radiotelefonico abbreviato soltanto dopo che la stazione aeronautica si sia rivolta ad esso in tal modo.
 - 2) Durante l'emissione delle autorizzazioni ATC e durante il *read back* di tali autorizzazioni, i controllori e i piloti devono sempre aggiungere il nominativo dell'aeromobile a cui si applica l'autorizzazione. In altri casi, dopo aver stabilito il contatto radio, è consentita la comunicazione bilaterale continua senza ulteriori identificativi o nominativi fino al termine del contatto.

RAIT.14060 Trasferimento delle comunicazioni VHF

- a) L'ente ATS appropriato indica all'aeromobile di effettuare il trasferimento da una frequenza radio ad un'altra conformemente alle procedure concordate. In assenza di tale istruzione, l'aeromobile deve informare l'appropriato ente ATS prima che il suddetto trasferimento abbia luogo.
- b) Quando si stabilisce il contatto iniziale su una frequenza VHF o quando si lascia tale frequenza, l'aeromobile deve trasmettere tale informazione conformemente alle prescrizioni dell'ANSP responsabile per la fornitura dei servizi e come approvato dall'ENAC.

RAIT.14065 Procedure radiotelefoniche per il cambio del canale di comunicazione in fonìa bordo-terra

- a) Se non diversamente prescritto dall'ANSP responsabile per la fornitura dei servizi e approvato dall'ENAC, la chiamata iniziale ad un ente ATS dopo il cambio del canale di comunicazione in fonìa bordo-terra deve contenere i seguenti elementi:
- 1) il nominativo dell'ente ATS chiamato;
 - 2) il nominativo radiotelefonico e, per gli aeromobili della categoria di turbolenza di scia *heavy*, la parola "HEAVY" oppure "SUPER" se l'aeromobile è stato così certificato dall'ENAC, oppure "BOEING 757" se il tipo di aeromobile è B757;
 - 3) il livello, inclusi i livelli attraversati e autorizzati, qualora non stia mantenendo il livello autorizzato;
 - 4) la velocità, se assegnata dall'ATC; e
 - 5) ulteriori elementi, così come richiesto dal ANSP responsabile per la fornitura dei servizi e approvato dall'ENAC.
- b) I piloti devono fornire le informazioni di livello riferite ai 30 m o ai 100 ft interi più prossimi, come da indicazioni dell'altimetro di bordo.
- c) Chiamata iniziale ad una torre di controllo di aeroporto
- Per gli aeromobili che usufruiscono del servizio di controllo di aeroporto, la chiamata iniziale deve contenere:
- 1) il nominativo dell'ente ATS chiamato;

- 2) il nominativo radiotelefonico e, per gli aeromobili della categoria *heavy*, la parola "HEAVY" o "SUPER" se l'aeromobile è stato così classificato dall'ENAC, oppure "BOEING 757" se il tipo di aeromobile è B757;
- 3) la posizione; e
- 4) ulteriori elementi, così come richiesto dal ANSP responsabile per la fornitura dei servizi e approvato dall'ENAC.

RAIT.14070 Procedure di prova

a) Il formato delle trasmissioni di prova è quello di seguito riportato:

- 1) l'identificazione della stazione chiamata;
- 2) l'identificazione della stazione che risponde;
- 3) le parole "RADIO CHECK" (PROVA RADIO);
- 4) la frequenza utilizzata.

b) La risposta ad una trasmissione di prova è quella di seguito riportata:

- 1) l'identificazione della stazione che richiede la prova;
- 2) l'identificazione della stazione che risponde;
- 3) le informazioni riguardanti la comprensibilità della stazione che richiede la trasmissione di prova.

c) Quando le prove sono state effettuate, è utilizzata la seguente scala di comprensibilità:

- 1) 1 Unreadable (incomprensibile);
- 2) 2 Readable now and then (comprensibile a tratti);
- 3) 3 Readable but with difficulty (comprensibile ma con difficoltà);
- 4) 4 Readable (comprensibile);
- 5) 5 Perfectly readable (perfettamente comprensibile).

RAIT.14075 Scambio di comunicazioni

a) Le comunicazioni devono essere chiare ed inequivocabili, utilizzando la fraseologia standard ogni qualvolta disponibile.

- 1) Quando trasmessa da un aeromobile, la conferma della ricezione del messaggio deve comprendere il nominativo dell'aeromobile stesso.
- 2) Quando la conferma di ricezione è trasmessa da un ente ATS ad un aeromobile, essa deve comprendere il nominativo dell'aeromobile seguito, se ritenuto necessario, dal nominativo dell'ente ATS.

b) Fine della conversazione

Una conversazione radiotelefonica deve essere terminata dall'ente ATS ricevente oppure dall'aeromobile utilizzando il proprio nominativo.

c) Correzioni e ripetizioni

- 1) Se è stato commesso un errore nella trasmissione, deve essere pronunciata la parola "CORRECTION" (CORREZIONE), seguita dalla ripetizione della versione corretta dell'ultima frase o gruppo di parole, e quindi dalla trasmissione della versione corretta del messaggio.
- 2) Se una correzione può essere fatta al meglio ripetendo l'intero messaggio, deve essere utilizzata la frase "CORRECTION I SAY AGAIN" (CORREZIONE RIPETO) prima di trasmettere il messaggio una seconda volta.
- 3) Se la stazione ricevente è in dubbio sulla correttezza del messaggio ricevuto, deve essere richiesta la ripetizione totale o parziale del messaggio.
- 4) Se è richiesta la ripetizione di un intero messaggio, devono essere pronunciate le parole "SAY AGAIN" (RIPETETE). Se è richiesta la ripetizione di una parte del messaggio, deve essere utilizzata la frase: "SAY AGAIN ALL BEFORE...(first word satisfactorily received)" (RIPETETE TUTTO PRIMA DI...(la prima parola ricevuta in modo soddisfacente)); oppure "SAY AGAIN...(word before missing portion) TO...(word after missing portion)" (RIPETETE DA...(la parola che precede la parte non ricevuta) A...(la parola che segue la parte non ricevuta)); oppure "SAY AGAIN ALL AFTER...(last word satisfactorily received)" (RIPETETE TUTTO DOPO...(l'ultima parola ricevuta in modo soddisfacente)).

- d) Se durante la verifica della correttezza di un *read-back* vengono rilevati elementi non corretti, al termine del *read-back* devono essere trasmesse le parole "NEGATIVE I SAY AGAIN" (NEGATIVO RIPETO), seguite dalla versione corretta di tali elementi.

RAIT.14080 Ascolto radio/Orario di servizio

- a) Fatto salvo quanto previsto all'Appendice 4 del Regolamento (UE) 923/2012, durante il volo, gli aeromobili devono mantenere l'ascolto radio come prescritto dall'ENAC e non devono interromperlo senza informare l'ente ATS interessato, tranne che per motivi di sicurezza del volo.
- 1) Gli aeromobili in volo su ampie distese d'acqua o in volo su determinate aree al di sopra delle quali è richiesto un trasmettitore localizzatore di emergenza (ELT), devono mantenere l'ascolto radio continuo sulla frequenza di emergenza VHF 121.5 MHz, eccetto i momenti in cui l'aeromobile sta effettuando comunicazioni su un'altra frequenza VHF oppure quando le limitazioni apparati delle apparecchiature di bordo o gli impegni di cabina non consentono l'ascolto radio simultaneo su due frequenze.
 - 2) L'ENAC può stabilire il requisito per il quale gli aeromobili devono mantenere l'ascolto radio continuo sulla frequenza di emergenza VHF 121.5 MHz nelle aree o lungo le rotte dove sussiste la possibilità di intercettazione o di altre situazioni pericolose.
- b) Le stazioni aeronautiche devono mantenere un continuo ascolto radio sulla frequenza di emergenza VHF 121.5 MHz durante l'orario di servizio dell'ente presso cui è installata. Se due o più stazioni siano ubicate nello stesso punto, l'ascolto radio sulla frequenza 121.5 MHz da parte di una delle stazioni è sufficiente per soddisfare tale prescrizione.
- c) Se un aeromobile o un ente ATS deve sospendere le operazioni per un motivo qualsiasi esso deve, se possibile, informare le altre stazioni interessate, indicando l'orario al quale è previsto il ripristino delle operazioni. Una volta ripristinate le operazioni devono essere informate anche le altre stazioni interessate. Qualora sia necessario sospendere le operazioni oltre l'orario precedentemente comunicato dovrà essere trasmesso, se possibile, un orario revisionato per la ripresa delle operazioni.

RAIT.14085 Utilizzo della trasmissione all'aria

- a) Quando un aeromobile non riesce a stabilire il contatto sul canale designato, sul canale precedentemente utilizzato oppure su un altro canale specifico per la rotta, e non riesce a stabilire la comunicazione con l'appropriato ente ATS, altri enti ATS o altri aeromobili utilizzando tutti i mezzi disponibili, l'aeromobile deve trasmettere il suo messaggio, ripetuto due volte, sulle frequenze designate, preceduto dalla parola "TRANSMITTING

BLIND" (TRASMISSIONE ALL'ARIA) e includere, se del caso, il destinatario del messaggio.

b) Quando un aeromobile è impossibilitato a stabilire una comunicazione a causa di un'avaria al ricevitore, esso deve trasmettere i riporti agli orari o sulle posizioni previsti, sul canale utilizzato preceduti dalla frase "TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE" (TRASMISSIONE ALL'ARIA PER AVARIA AL RICEVITORE). L'aeromobile deve:

- 1) trasmettere il messaggio pianificato, seguito da una sua completa ripetizione;
- 2) notificare l'orario della successiva trasmissione pianificata;
- 3) quando usufruisce di ATS, trasmettere le informazioni riguardanti le intenzioni del pilota responsabile circa la prosecuzione del volo.

RAIT.14087 Utilizzo della tecnica di rilancio della comunicazione

a) Se un ente ATS non riesce a stabilire un contatto con un aeromobile dopo varie chiamate sulla frequenza sulla quale dovrebbe essere in ascolto l'aeromobile, deve:

- 1) chiedere ad altri enti ATS di prestare assistenza chiamando l'aeromobile e rilanciandogli i messaggi, se necessario; e
- 2) chiedere agli aeromobili sulla rotta di tentare di stabilire una comunicazione con l'aeromobile e rilanciargli i messaggi, se necessario.

b) Le procedure sopra descritte possono trovare applicazione anche:

- 1) su richiesta dell'ente ATS interessato;
- 2) quando una comunicazione prevista da un aeromobile non è stata ricevuta entro un periodo di tempo tale da far sospettare il verificarsi di un'avaria radio.

RAIT.14090 Procedure di comunicazione specifiche

a) Movimento dei veicoli

La fraseologia utilizzata per i movimenti dei veicoli sull'area di manovra, ad esclusione dei trattori per il traino, è la stessa fraseologia utilizzata per i movimenti al suolo degli aeromobili, ad eccezione delle istruzioni di rullaggio, dove la parola "PROCEED"

(PROCEDETE) deve sostituire la parola "TAXI" (RULLATE) quando si comunica con i veicoli.

b) Servizio consultivo per il traffico aereo

Il servizio consultivo per il traffico aereo non emette "autorizzazioni" ma soltanto "informazioni consultive" e deve utilizzare il termine "ADVISE" (CONSIGLIAMO) o "SUGGEST" (SUGGERIAMO) quando viene proposta un'azione all'aeromobile.

c) Indicazione della categoria di turbolenza di scia "heavy"

- 1) Per gli aeromobili della categoria di turbolenza di scia *heavy*, al contatto radio iniziale tra tali aeromobili e l'ente ATS, deve essere inclusa la parola "HEAVY" immediatamente dopo il nominativo radiotelefonico dell'aeromobile.
- 2) Per determinati aeromobili della categoria di turbolenza di scia "heavy", come classificati dall'ENAC, al contatto radio iniziale tra tali aeromobili e l'ente ATS, deve essere inserita la parola "SUPER" immediatamente dopo il nominativo radiotelefonico dell'aeromobile.
- 3) Per gli aeromobili del tipo B757, al contatto radio iniziale tra tale aeromobile e l'ente ATS, deve essere inclusa l'espressione "BOEING 757", immediatamente dopo il nominativo radiotelefonico dell'aeromobile.

d) Procedure correlate alle deviazioni per maltempo

Quando il pilota inizia le comunicazioni con l'ATC, può ottenere una risposta rapida dichiarando "WEATHER DEVIATION REQUIRED" (DEVIAZIONE NECESSARIA PER MALTEMPO) per indicare che richiede la priorità sulla frequenza e nella risposta dall'ATC. Se necessario, il pilota deve iniziare le comunicazioni utilizzando la chiamata di urgenza "PAN PAN" (preferibilmente ripetuto tre volte).

RAIT.14091 *Read back* su o in prossimità di una pista

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

RAIT.14095 Procedure di comunicazione radiotelefonica di emergenza e urgenza

a) Osservazioni generali

- 1) Il traffico di comunicazioni di emergenza e di urgenza comprende, rispettivamente, tutti i messaggi in radiotelefonìa relativi a condizioni di emergenza e di urgenza. Le condizioni di emergenza e di urgenza sono così definite:
 - i) *Distress (emergenza)*: una condizione in cui esiste un rischio derivante da un pericolo grave e/o imminente e che richiede assistenza immediata.
 - ii) *Urgency (urgenza)*: una condizione riguardante la sicurezza di un aeromobile o altro veicolo, o di alcune persone a bordo o nelle immediate vicinanze, ma che non richiede assistenza immediata.
- 2) Il segnale radiotelefonico di emergenza "MAYDAY" e il segnale radiotelefonico di urgenza "PAN PAN" devono essere utilizzati, rispettivamente, all'inizio della prima comunicazione di emergenza e di urgenza. All'inizio di ogni comunicazione successiva di emergenza e di urgenza è consentito l'utilizzo dei segnali radiotelefonici di emergenza e di urgenza.
- 3) Chi invia messaggi diretti ad un aeromobile in condizione di emergenza o di urgenza deve ridurre al minimo il numero, il volume ed il contenuto di tali messaggi, come richiesto dalla condizione.
- 4) Se non è stata confermata la ricezione del messaggio di emergenza o di urgenza dall'ente ATS contattato dall'aeromobile, altri enti ATS dovranno prestare assistenza stabilito conformemente alla lettera b), paragrafi 2) e 3), rispettivamente.
- 5) Di norma, il traffico di comunicazioni di emergenza e di urgenza deve essere mantenuto sulla frequenza in cui tale traffico di comunicazioni ha avuto inizio fino a quando non si ritenga possibile fornire un'assistenza migliore trasferendo tale traffico di comunicazioni su un'altra frequenza.
- 6) In genere, nelle comunicazioni di emergenza e di urgenza le trasmissioni radiotelefoniche devono essere effettuate lentamente e distintamente, pronunciando ogni parola in maniera chiara per facilitarne la trascrizione.

b) Comunicazioni radiotelefoniche di emergenza**1) Azioni da parte dell'aeromobile in emergenza**

Oltre ad essere preceduto dal segnale radiotelefonico di emergenza "MAYDAY" conformemente alla lettera a), punto 2), preferibilmente ripetuto tre volte, il messaggio di emergenza trasmesso da un aeromobile in emergenza deve:

- i) essere trasmesso sulla frequenza bordo-terra utilizzata al momento;
 - ii) comprendere il maggior numero possibile delle informazioni di seguito riportate, pronunciate distintamente e, se possibile, nel seguente ordine:
 - A) nominativo dell'ente ATS contattato (tempo e circostanze permettendo);
 - B) identificazione dell'aeromobile;
 - C) natura della condizione di emergenza;
 - D) intenzioni del pilota responsabile;
 - E) posizione, livello e prua attuali.
- 2) Azioni da parte dell'ente ATS destinatario del messaggio di emergenza o del primo ente ATS che ne conferma la ricezione
- L'ente ATS contattato da un aeromobile in emergenza, oppure il primo ente ATS che conferma di aver ricevuto il messaggio di emergenza, deve:
- i) confermare immediatamente la ricezione del messaggio di emergenza;
 - ii) assumere il controllo delle comunicazioni oppure trasferire tale responsabilità in modo chiaro ed esplicito, avvisando l'aeromobile se viene fatto un trasferimento;
 - iii) intraprendere immediatamente provvedimenti per assicurarsi che tutte le informazioni necessarie siano messe a disposizione al più presto possibile a:
 - A) l'ente ATS interessato;
 - B) l'operatore dell'aeromobile interessato, o il suo rappresentante, conformemente agli accordi prestabiliti.
 - iv) avvertire gli altri enti ATS, a seconda del caso, al fine di evitare il trasferimento del traffico sulla frequenza utilizzata per le comunicazioni di emergenza.
- 3) Imposizione del silenzio radio
- i) L'aeromobile in emergenza o l'ente ATS che gestisce il traffico di comunicazioni di emergenza ha la facoltà di imporre il silenzio radio a tutte le stazioni del servizio mobile nell'area oppure a qualsiasi stazione che interferisca con il traffico di comunicazioni di emergenza. Esso deve trasmettere queste istruzioni "a tutte le stazioni" oppure ad una stazione soltanto, a seconda delle circostanze. In entrambi i casi impiegherà i messaggi:
 - A) "STOP TRANSMITTING" (SILENZIO RADIO);

B) il segnale radiotelefonico di emergenza "MAYDAY".

ii) L'utilizzo del segnale specificato alla lettera b), paragrafo 3), punto i), deve essere riservato per l'aeromobile in emergenza e per l'ente ATS che gestisce il traffico di comunicazioni di emergenza.

4) Azioni da parte di tutti gli altri enti ATS/aeromobili

i) Le comunicazioni di emergenza hanno la priorità assoluta su tutte le altre comunicazioni e gli enti ATS/aeromobili a conoscenza di tale situazione non devono trasmettere sulla frequenza interessata, a meno che:

A) l'emergenza non sia stata cancellata o il traffico di comunicazioni di emergenza sia terminato;

B) tutte il traffico di comunicazioni di emergenza non sia stato trasferito su altre frequenze;

C) l'ente ATS che controlla le comunicazioni non lo consenta;

D) non debba fornire assistenza esso stesso.

ii) L'ente ATS/aeromobile che è a conoscenza del traffico di comunicazioni di emergenza e che non può prestare assistenza all'aeromobile in emergenza rimane comunque all'ascolto di tale traffico di comunicazioni fino a quando non sia chiaro che viene prestata assistenza.

5) Cessazione delle comunicazioni di emergenza e del silenzio radio

i) Se un aeromobile non è più in difficoltà, esso trasmette un messaggio che cancella la condizione di emergenza.

ii) Quando l'ente ATS che ha gestito il traffico di comunicazioni di emergenza constata che la condizione di emergenza non sussiste più, esso si adopera immediatamente per far sì che tali informazioni siano messe a disposizione al più presto a:

A) gli enti ATS interessati;

B) l'operatore dell'aeromobile interessato, o il suo rappresentante, conformemente agli accordi prestabiliti.

iii) Le comunicazioni di emergenza e le condizioni di silenzio radio cessano quando viene trasmesso un messaggio contenente le parole "DISTRESS TRAFFIC ENDED" (EMERGENZA TERMINATA), sulla frequenza o sulle frequenze utilizzate per le

comunicazioni di emergenza. Tale messaggio viene emesso unicamente dall'ente ATS che controlla le comunicazioni previa autorizzazione dell'ENAC e dopo la ricezione del messaggio di cui alla lettera b), paragrafo 5), punto i).

c) Comunicazioni radiotelefoniche di urgenza

- 1) Azioni da parte dell'aeromobile che comunica una condizione di urgenza, tranne nei casi di cui alla lettera c), punto 4)

Oltre ad essere preceduto dal segnale radiotelefonico di emergenza "PAN PAN", conformemente alla lettera a), paragrafo 2), preferibilmente ripetuto tre volte e a ogni parola del gruppo pronunciato come il vocabolo francese "panne", il messaggio di urgenza trasmesso dall'aeromobile deve:

- i) essere trasmesso sulla frequenza bordo-terra utilizzata al momento;
- ii) comprendere le informazioni necessarie di seguito riportate, pronunciate distintamente e, se possibile, nel seguente ordine:
 - A) nominativo dell'ente ATS destinatario del messaggio;
 - B) identificazione dell'aeromobile;
 - C) natura della condizione di urgenza;
 - D) intenzioni del pilota responsabile;
 - E) posizione, livello e prua attuali;
 - F) altre informazioni utili.

- 2) Azioni da parte dell'ente ATS destinatario del messaggio di urgenza o del primo ente ATS che ne conferma la ricezione

L'ente ATS contattato da un aeromobile in condizione di urgenza, oppure il primo ente ATS che conferma di aver ricevuto il messaggio di urgenza, deve:

- i) confermare la ricezione del messaggio di urgenza;
- ii) intraprendere immediatamente provvedimenti per assicurarsi che tutte le informazioni necessarie siano messe a disposizione al più presto possibile a:
 - A) l'ente ATS interessato;
 - B) l'operatore dell'aeromobile interessato, o il suo rappresentante, in base agli accordi prestabiliti.
- iii) se del caso, prendere il controllo delle comunicazioni.

3) Azioni da parte di tutti gli altri enti ATS/aeromobili

Le comunicazioni di urgenza sono prioritarie rispetto ad ogni altra comunicazione tranne le comunicazioni di emergenza e tutti gli enti ATS/aeromobili devono fare attenzione a non interferire con la trasmissione del traffico di comunicazioni di urgenza.

4) Azioni di un aeromobile utilizzato per il trasporto medico

i) L'uso del segnale di cui alla lettera c), paragrafo 4), punto ii), indica che il messaggio che segue riguarda un trasporto medico protetto conformemente alle convenzioni di Ginevra del 1949 e i relativi protocolli aggiuntivi.

ii) Per annunciare e identificare gli aeromobili utilizzati per i trasporti medici, la trasmissione del segnale radiotelefonico di urgenza "PAN PAN", preferibilmente ripetuto tre volte e a ogni parola del gruppo pronunciato come il vocabolo francese "panne", è seguita dal segnale radiotelefonico per i trasporti medici "MAY-DEE-CAL" (ME-DI-CAL), pronunciato come il francese "médical". L'uso dei segnali di cui sopra indica che il messaggio che segue riguarda un trasporto medico protetto.

Il messaggio deve contenere i seguenti dati:

A) nominativo o altri mezzi riconosciuti di identificazione del trasporto medico;

B) posizione dei trasporti medici;

C) numero e tipo dei trasporti medici;

D) rotta prevista;

E) durata del volo in rotta e stimato di partenza e di arrivo, a seconda dei casi; e

F) ogni altra informazione, quali altitudine di volo, frequenze radio, lingue utilizzate e modi e codici del radar di sorveglianza secondario.

5) Azioni dell'ente ATS destinatario del messaggio o di altre stazioni che ricevono un messaggio relativo a un trasporto medico.

Le disposizioni di cui alla lettera c), paragrafi 2) e 3), sono applicabili, a seconda del caso, agli enti ATS che ricevono un messaggio relativo a un trasporto medico.

*Appendice 1***Segnali****Correzione del refuso di stampa all'Appendice 2 di SERA punto 3.2.4.1.**

Il testo è sostituito dal seguente:

- 3.2.4.1. Croci di un solo colore in risalto sullo sfondo, bianco sulle piste di volo o giallo sulle vie di rullaggio (figura A1-6), collocate orizzontalmente sulle piste di volo e vie di rullaggio o su parti di esse indicano un'area di manovra non idonea al movimento degli aeromobili.



Regolamento

Regole dell'Aria Italia (RAIT)

Ed. 3

Pag. 48 di 51

Appendice 2

Palloni liberi non pilotati

Nil

Appendice 3

Tabella dei Livelli di Crociera

ROTTA MAGNETICA											
Da 090 gradi a 269 gradi						Da 270 gradi a 089 gradi					
Voli IFR			Voli VFR			Voli IFR			Voli VFR		
Livello			Livello			Livello			Livello		
FL	Piedi	Metri	FL	Piedi	Metri	FL	Piedi	Metri	FL	Piedi	Metri
010	1000	300	--	--	--	020	2000	600	--	--	--
030	3000	900	035	3500	1050	040	4000	1200	045	4500	1350
050	5000	1500	055	5500	1700	060	6000	1850	065	6500	2000
070	7000	2150	075	7500	2300	080	8000	2450	085	8500	2600
090	9000	2750	095	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	8700
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
Ecc.	Ecc.	Ecc.				Ecc.	Ecc.	Ecc.			



Regolamento

Regole dell'Aria Italia (RAIT)

Ed. 3

Pag. 50 di 51

Appendice 4

Classi di spazio aereo ATS – servizi forniti e requisiti di volo

Nil



Regolamento

Regole dell'Aria Italia (RAIT)

Ed. 3

Pag. 51 di 51

Appendice 5

REQUISITI CONCERNENTI I SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

Nil