Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Esame Operatore FIS

Tecnica operativa e Area di simulazione



AVVERTENZE

L'area di simulazione utilizzata per l'attività di formazione professionale ha come fine l'apprendimento, l'accrescimento ed il consolidamento delle tecniche operative degli allievi che hanno come obiettivo il conseguimento della Licenza FISO rilasciata da ENAC.

L'area è stata studiata per ricreare in maniera realistica **(ma adattata per esigenze addestrative)** la maggior parte delle problematiche che un Operatore FIS normalmente incontra presso un Ente del Servizio Informazioni Volo Aeroportuale (AFIU), con tutte le dinamiche strategiche e tattiche proprie dell'attività operativa (fraseologia, tecnica operativa, coordinamenti con enti limitrofi, conoscenza della propria area di responsabilità, strip marking).

L'architettura dell'area di servizio, quindi, è predisposta in modo da consentire alla Commissione di Istruttori/Esaminatori di poter accertare la competenza e la naturale predisposizione degli esaminandi nella gestione delle attività connesse allo svolgimento di tale servizio e, pertanto, **NON è raffrontabile a scenari operativi realmente implementati** in ambito nazionale ed internazionale, siano essi afferenti alla realtà aeroportuale e/o al disegno dello spazio aereo.

Parimenti, pur nel rispetto delle regole generali in vigore e dei concetti fondamentali posti alla base della fornitura del FIS, anche le procedure descritte e le pratiche utilizzate sono state rivisitate ed adattate con l'obiettivo di ottimizzare le sessioni di simulazione procedendo, in tal senso, alla semplificazione di talune pratiche.

In definitiva, si richiama l'attenzione del candidato nel tenere bene in considerazione che:

- i contenuti della presente pubblicazione non possono e non devono essere utilizzati per scopi operativi reali o quali linee guida normative;
- l'area di servizio descritta in questo documento è immaginaria ed adattata per esigenze di simulazione e di esame;
- eventuali somiglianze geografiche, infrastrutturali e procedurali riscontrate con siti realmente esistenti è puramente casuale, e
- i contenuti della presente pubblicazione **NON possono essere utilizzati in alcun modo per l'erogazione dei Servizi del Traffico Aereo ed alla Navigazione Aerea**.

Documentazione di riferimento

ENAC RAIT (Regole dell'aria Italia) Ed.4 rev.3^ del 24.03.2025
Regolamento (UE) 2012/923 SERA della Commissione che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 e CE 1185
Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1185 della Commissione del 20 luglio 2016 che modifica il Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 per quanto riguarda l'aggiornamento e il completamento delle regole comuni dell'aria e delle disposizioni operative relative ai servizi e alle procedure nella navigazione aerea (SERA Parte C) e che abroga il regolamento (CE) n. 730/2006 (Testo rilevante ai fini del SEE)
Regolamento (UE) 2017/373 della Commissione che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011
Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo e del Consiglio, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio
Regolamento (CE) n.1070/2009 del Parlamento Europeo della Commissione, recante modifica dei regolamenti (CE) n.549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo
Reg. (UE) 2015/340 della Commissione che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti licenze e certificati dei controllori del traffico aereo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione e abroga il regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione
ICAO DOC 7910 Locations Indicators **ICAO DOC 8643** Aircraft Type Designators
AIP Italia

INDICE

PARTE 1 GEN

Registrazione delle modifiche
Definizioni
1.1 Acronimi
1.2 Registro tecnico Operativo

PARTE 2 AREA DI SERVIZIO

2.1 Aviosuperfici/elisuperfici e Enti ATS limitrofi all'ATZ Pretorio
2.2 Aeroporto Pretorio
2.2.1 ATZ e Carta di Aerodromo
2.3 Servizio Informazioni Volo di Aeroporto
2.3.1 Comunicazioni dell'AFIS-U di Pretorio
2.4 Dati Amministrativi
2.4.1 Orario di servizio delle organizzazioni presenti
2.4.2 Servizi per passeggeri, antincendio e di soccorso
2.5 Codice di riferimento aeroportuale LIXP - 4C *aeromobile critico*
2.6 Radioassistenze
2.6.1 Luci di avvicinamento e luci aeronautiche al suolo
2.6.2 Dispositivi aiuti visivi luminosi (AVL) e radioassistenze
2.7 Area atterraggio elicotteri
2.7.1 Interagenze elicotteri
2.7.2 Nominativi di chiamata unità presenti sull'aeroporto di Pretorio
2.8 Minime operative di aeroporto
2.9 Enti limitrofi aeroporto Pretorio
2.9.1 Aviosuperficie Rebibbia
2.9.2 Aeroporto Marconi
2.10 Circuito di traffico aeroportuale
2.10.1 Pista preferenziale
2.11 SERA 3225

Parte 3 PROCEDURE

3.1 Coordinamenti partenze VFR da Pretorio APT
3.2 Coordinamenti partenze VFR e VFR con inserimento IFR (FPL Z)
3.3 Coordinamenti voli VFR in attraversamento ATZ di Pretorio
3.4 INFORMAZIONI OPERATIVE
3.4.1 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza prima del rullaggio
3.4.2 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza durante il rullaggio
3.4.3 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza prima del decollo
3.4.4 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza dopo il decollo
3.4.5 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza usciti dalla zona di competenza

3.4.6 Informazioni fornite agli aeromobili in arrivo
3.4.7 Informazioni fornite agli aeromobili in circuito di traffico
3.4.8 Informazioni fornite agli aeromobili prima dell'atterraggio (tratto Finale)
3.4.9 Informazioni fornite agli aeromobili dopo l'atterraggio
3.4.10 Informazioni fornite agli aeromobili in attraversamento
3.4.11 Informazioni essenziali sulle condizioni dell'aeroporto
3.5 CONTINGENCY
3.5.1 Stato di emergenza
3.5.2 Priorità
3.5.3 Avaria delle comunicazioni radio
3.5.3.1 Avaria trasmettitore aeromobile
3.5.3.2 Frequenza bloccata
3.5.3.3 Voli VFR *strayed* e voli VFR in avverse condizioni meteorologiche
3.5.4 Dirottamento
3.5.5 Cambio del nominativo radiotelefonico degli aeromobili
3.5.5.1 Nominativo ridotto
3.6 Bird Strike
3.7 Condizioni meteo avverse
3.7.1 Wind Shear / Formazione di ghiaccio (icing) / Breaking Action
3.7.2 RWYCC (Runway Condition Code)
3.8 Lavori che interessano l'area di manovra

Parte 4 STRIP MARKING

Generalità
4.1 Compilazione delle strisce progresso volo (STRIP MARKING)
4.1.1 Strisce per aa/mm in partenza VFR (BIANCA)
4.1.2 Strisce per aa/mm in partenza IFR (BIANCA)
4.1.3 Striscia gialla arrivo VFR/IFR a LIXP
4.1.4 Striscia rosa per voli locali
4.1.5 Striscia cartacea per veicoli (ARANCIONE)
4.1.6 Simboli

Parte 1 GEN

REGISTRAZIONE DELLE MODIFICHE

Nr. emendamento	Data	Pagine	Motivo

DEFINIZIONI

Aeroporto - Area delimitata su terra o acqua (comprendente gli edifici, le installazioni e gli impianti) o su una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata in tutto o in parte all'arrivo, alla partenza e al movimento di superficie di aeromobili
AFIS (Aerodrome Flight Information Service) - Servizio istituito per fornire informazioni di volo per il traffico aeroportuale, assicurato da un fornitore di servizi di traffico aereo designato
AFIU (Aerodrome Flight Information Unit) - Ente istituito per fornire i servizi AFIS e di allarme
AIP (Aeronautical Information Publication) - Pubblicazione edita da, o con l'autorità di uno Stato, contenente informazioni aeronautiche di carattere durevole essenziali per la navigazione aerea
Altezza - La distanza verticale di un livello, un punto o un oggetto misurata da uno specifico dato di riferimento
Altitudine - Distanza verticale di un livello, un punto o un oggetto misurata dal livello medio del mare
Altitudine di transizione - Altitudine alla quale o al di sotto della quale la posizione verticale di un aeromobile è controllata facendo riferimento alle altitudini
Area di atterraggio - La parte dell'area di movimento destinata all'atterraggio ed al decollo degli aeromobili
Area di manovra - La parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al rullaggio degli aeromobili, con esclusione dei piazzali
Area di sicurezza di fine pista (RESA - Runway End Safety Area) - Un'area simmetrica rispetto al prolungamento dell'asse pista e adiacente alla fine della striscia di sicurezza con lo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili che dovessero arrivare troppo corti in atterraggio o uscire di pista in decollo o in atterraggio. Tale area deve essere presente presso entrambe le estremità della striscia
ATZ (Aerodrome Traffic Zone) - Spazio aereo di dimensioni definite istituito intorno ad un aeroporto per la protezione del traffico aereo di aeroporto
Area di movimento - La parte di un aeroporto adibita al decollo, atterraggio e al rullaggio degli aeromobili, costituita da area di manovra e piazzali
Autorizzazione del controllo del traffico aereo - Autorizzazione rilasciata ad un aeromobile a procedere in conformità alle condizioni specificate da un ente di controllo del traffico aereo
Ceiling - L'altezza al di sopra del suolo o dell'acqua della base dello strato più basso di nubi al di sotto di 6.000 metri (20.000ft) che copre più della metà del cielo
Centro informazioni volo (FIC - Flight Information Centre) - Ente istituito per fornire il servizio di informazioni volo ed il servizio di allarme in una regione informazioni volo
Circuito di traffico dell'aeroporto - Traiettoria specifica che l'aeromobile deve seguire quando si trova nelle vicinanze di un aeroporto
Condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC) - Condizioni meteorologiche espresse in termini di visibilità, distanza dalle nubi e ceiling, inferiori alle minime specificate per le condizioni meteorologiche di volo a vista
Condizioni meteorologiche di volo a vista (VMC) - Condizioni meteorologiche espresse in termini di visibilità, distanza dalle nubi e ceiling, uguali o superiori ai minimi specificati
Corsa disponibile per il decollo (TORA - Take-off Run Available) - La lunghezza di pista dichiarata disponibile e idonea per la corsa al suolo di un velivolo in decollo
Distanza di atterraggio disponibile (LDA - Landing Distance Available) - La lunghezza della pista dichiarata disponibile ed idonea per la corsa al suolo di un velivolo in atterraggio
Distanza disponibile di accelerazione e arresto (ASDA - Accelerate-Stop Distance Available) - La somma della TORA e della lunghezza della Stopway, ove esistente
Distanza disponibile per il decollo (TODA - Take-Off Distance Available) - Distanza totale disponibile per il decollo che include la TORA e la clearway, se presente

Elevazione aeroportuale (Aerodrome elevation) - Elevazione del punto più alto dell'area di atterraggio

Incursione di pista (Runway incursion) - Qualsiasi evento su un aeroporto che coinvolge l'indebita presenza di un aeromobile, veicolo o persona sull'area protetta di una superficie designata per l'atterraggio e il decollo degli aeromobili

Informazione Meteorologica - Riporto, analisi, previsione meteorologica e ogni altra notizia riferita a condizioni meteorologiche in atto o previste

Informazioni di traffico - Informazioni emesse da un ente dei servizi di traffico aereo per allertare un pilota su altro traffico aereo conosciuto o osservato, che può trovarsi in prossimità della posizione o della prevista rotta di volo, e per aiutare il pilota ad evitare una collisione

LoA (Letter of Agreement) - Lettera di accordo per la disciplina di operazioni coordinate tra Enti, Organismi o unità ATS. Documento che definisce le procedure di coordinamento che devono essere applicate tra Enti all'interno dello stesso Service Provider o appartenenti a Service Provider diversi per la continuità della fornitura dei servizi della navigazione aerea

Numero di classificazione della pavimentazione (PCN) - È un numero che esprime la capacità di carico di una pavimentazione per operazioni senza restrizioni

Numero di classificazione dell'aeromobile (ACN) - È un numero che esprime l'effetto relativo di un aeromobile in una determinata configurazione su una struttura della pavimentazione per una resistenza del sottofondo standard specificata

Orario stimato di arrivo (ETA - Estimated Time of Arrival) per il volo VFR - Orario al quale si stima che l'aeromobile arriverà sopra l'aeroporto

Orario stimato di sblocco (EOBT - Estimated Off-Block Time) - Orario stimato al quale l'aeromobile inizierà a muoversi per la partenza

Piazzale (Apron) - Area definita su un aeroporto terrestre adibita alla sosta degli aeromobili, per l'imbarco o lo sbarco di passeggeri, il carico o lo scarico delle merci e della posta, il rifornimento di combustibile, il parcheggio e la manutenzione

Punto di riferimento aeroportuale (ARP - Aerodrome Reference Point) - La posizione geografica designata di un aeroporto civile o militare aperto al traffico civile

Quadrato segnali - Area di un aeroporto destinata all'esposizione di segnali al suolo

Traffico Aereo Generale (GAT - General Air Traffic) - Traffico aereo civile e militare che segue le procedure stabilite dall'ICAO

Traffico Aereo Operativo (OAT - Operative Air Traffic) - Traffico aereo che non segue le procedure previste per il traffico aereo generale ma le speciali regolamentazioni adottate dalle competenti Amministrazioni dello Stato ai sensi dell'art.748 del Codice della Navigazione

Traffico essenziale locale - Qualsiasi aeromobile, mezzo o persona che opera sull'area di manovra o nelle sue vicinanze e tutto il traffico aereo che opera nelle vicinanze di un aeroporto che possa creare pericolo all'aeromobile interessato;

Zona temporaneamente riservata (TRA) - Volume definito di spazio aereo, normalmente sotto la giurisdizione di un'Autorità Aeronautica e temporaneamente riservato per un uso specifico, nel quale può essere consentito il transito ad altro a/m tramite un'autorizzazione ATC

Zona temporaneamente segregata (TSA) - Spazio aereo di definite dimensioni, normalmente sotto la giurisdizione di un'Autorità Aeronautica e temporaneamente segregato per un uso specifico, nel quale il transito di altro a/m non è consentito

1.1 ACRONIMI

AFIL - Piano di volo presentato in volo **Air-Filed Flight Plan**
AFTN - Rete del servizio fisso delle Telecomunicazioni Aeronautiche **Aeronautical fixed telecommunication network**
AGL - Al di sopra del livello del suolo **Above Ground Level**
AIREP - Riporto di volo **Air-report**
ALS - Sentiero luminoso di avvicinamento **Approach lighting system**
ANS - Servizi della navigazione aerea **Air Navigation Services**
ANSP - Fornitore del Servizio di Navigazione Aerea **Air Navigation Service Provider**
ANSV - Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
ATA - Orario effettivo di arrivo **Actual Time of Arrival**
ATC - Controllo del Traffico Aereo **Air Traffic Control**
ATD - Orario effettivo di partenza **Actual Time of Departure**
ATFCM - Gestione del flusso di traffico aereo e della capacità **Air Traffic Flow and Capacity Management**
ATIS - Servizio Automatico di Informazioni di Terminale **Automatic Terminal Information Service**
ATM - Gestione del traffico aereo **Air Traffic Management**
ATS - Servizi del Traffico Aereo **Air Traffic Services**
ETD - Orario previsto di partenza **Estimated Time of Departure**
ETO - Orario stimato su un punto significativo **Estimated Time Over significant point**
FCST - Previsione **Forecast**
HEMS - Servizio medico di emergenza con elicotteri **Helicopter Emergency Medical Service**
IFF - Identificazione amico/nemico **Identification Friend/Foe**
IFR - Regole del volo strumentale **Instrument Flight Rules**
IMC - Condizioni meteorologiche di volo strumentale **Instrument meteorological conditions**
IPI - Istruzioni Permanenti Interne **Local Permanent Instructions**
ISA - Atmosfera standard internazionale **International Standard Atmosphere**
METAR - Messaggio di osservazione meteorologica regolare per l'aviazione **Aviation routine weather report**
MWO - Ufficio di veglia meteorologica **Meteorological Watch Office**
NDB - Radiofaro non direzionale **Non-directional Radio Beacon**
NOTAM - Avviso agli aeronaviganti **Notice to Airmen**
NSA - Autorità nazionale di vigilanza (in Italia ENAC) **National Supervisory Authority**
QFU - Orientamento magnetico della pista **Magnetic orientation of runway**
RCLLS - Luci asse pista **Runway centre line lighting Systems**
TAF - Previsione di aeroporto **Aerodrome Forecast**
TDZ - Zona di contatto **Touchdown Zone**
TFCAA - Avviso per evitare traffico **Traffic Avoidance Advice**
TFCI - Informazioni di traffico **Traffic Information**
THR - Soglia **Threshold**
VRP - Punto di riporto a vista **Visual Reporting Point**
VAC - Carta di avvicinamento a vista **Visual Approach Chart**

1.2 REGISTRO TECNICO OPERATIVO

Il registro tecnico operativo è un documento obbligatorio che gli operatori devono aggiornare ogni qualvolta deve essere:

- **ispezionata la pista** prima di iniziare l'attività di volo o a seguito di emergenze o situazioni particolari (impatto con volatili, pista contaminata da materiale ed oggetti rilasciati in pista o per particolari condizioni meteo) o prima dell'inizio delle attività di volo;
- quando si effettua una **manutenzione ordinaria o straordinaria** sull'attrezzatura operativa (illuminazione area di manovra, ostacoli area di manovra, manutenzione o avaria radioassistenza, frequenza radio) e/o altre avarie e disservizi in atto che possano compromettere la sicurezza delle operazioni.

Ispezione pista ed avarie		
Ispezione pista Giorno	Frequenza radio/Aeroporto e Enti limitrofi	Radioassistenze

PARTE 2 AREA DI SERVIZIO

2.1 Aviosuperfici/elisuperfici e Enti ATS limitrofi all'ATZ Pretorio

AVIO ELISUPERFICI			
Località Denominazione	**Tipologia**	**Posizione**	**Note**
Rebibbia	Aviosuperficie Pista di 1200 x15 m bituminosa	A circa 15 NM a N/E di Pretorio	Privata (attivabile su richiesta)

2.2 Aeroporto Pretorio

L'aeroporto di Pretorio è situato nella parte N-NW della città di Roma. Gli aeroporti limitrofi allo spazio aereo di competenza dell'AFIU Aeroportuale di Pretorio sono:

- Marconi a Sud-Ovest (TWR/APP);
- aviosuperficie Rebibbia a Nord/Est.

AFIU PRETORIO			
SERVIZIO	**NOMINATIVO di CHIAMATA**	**FREQUENZA**	**ORARIO di SERVIZIO UTC**
Emergenza	PRETORIO INFORMATION PRETORIO INFORMAZIONI	**121.500 MHZ**	Invernale: 06.30 - 16:30 Estivo: 05:30 - 17:30
AFIU		119.700 MHz primaria 123.800 MHz secondaria	

Calcolo livello di transizione	
QHN	**Livello di transizione**
Valori maggiori di 1013.2 hPa	70
Valori compresi tra 995 e 1013.1 hPa	75
\Valori compresi tra 977 e 994.9 hPa	80
Valori inferiori a 977 hPa	85

2.2.1 ATZ e Carta di Aerodromo

ATZ Pretorio (Fig. 1)

- Limiti laterali: cerchio di raggio 5 NM con centro sul punto di riferimento aeroportuale (ARP)
- Limiti verticali: SFC/1500ft AMSL
- Classificazione dello spazio aereo: "G"
- Servizio: AFIS - Aerodrome Flight Information Service
- Nominativo: AFIU - Aerodrome Flight Information Unit "Pretorio Information"

- Lingua: ITL/ENG
- Frequenza: 119.700 MHZ primaria, 123.800 MHZ secondaria
- Emergenza: 121.500 MHZ
- Orario di servizio: HJ

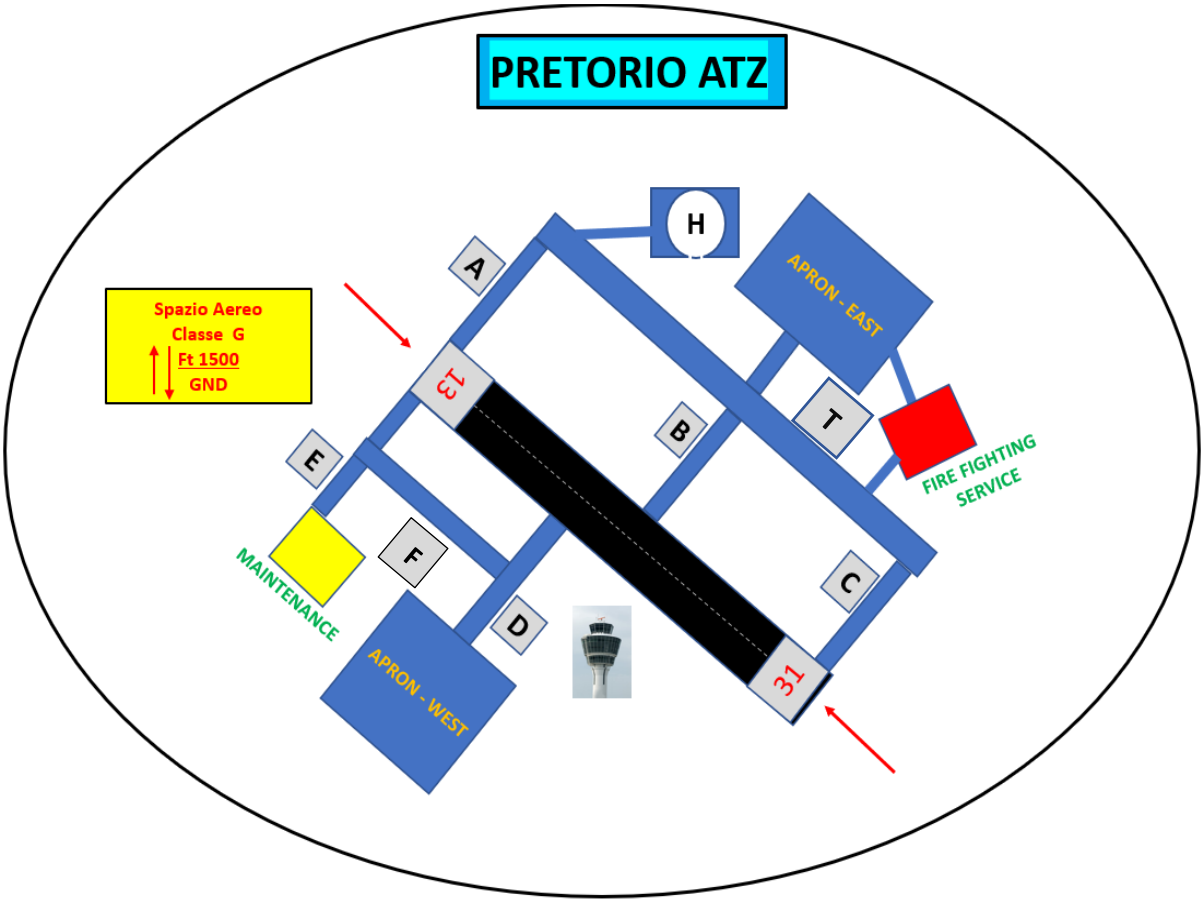


Fig. 1

Carta di Aerodromo (Fig. 2)

- Indicatore ICAO: LIXP
- Direzione e distanza dalla città di Roma: 10 nm N/NW
- Elevazione aeroportuale: 15ft
- Temperatura di riferimento: 25°C
- Variazione magnetica annuale: Omissis
- Autorità amministrativa aeroportuale: ENAC
- Gestore: ENAC Servizi
- Autorità ATS: Pretorio AFIS Aeroporto di Pretorio
- Ente ATS - Ente Servizio Informazioni Volo (AFIU) Pretorio Informazioni (Pretorio Information)
- Tipo di traffico consentito: VFR

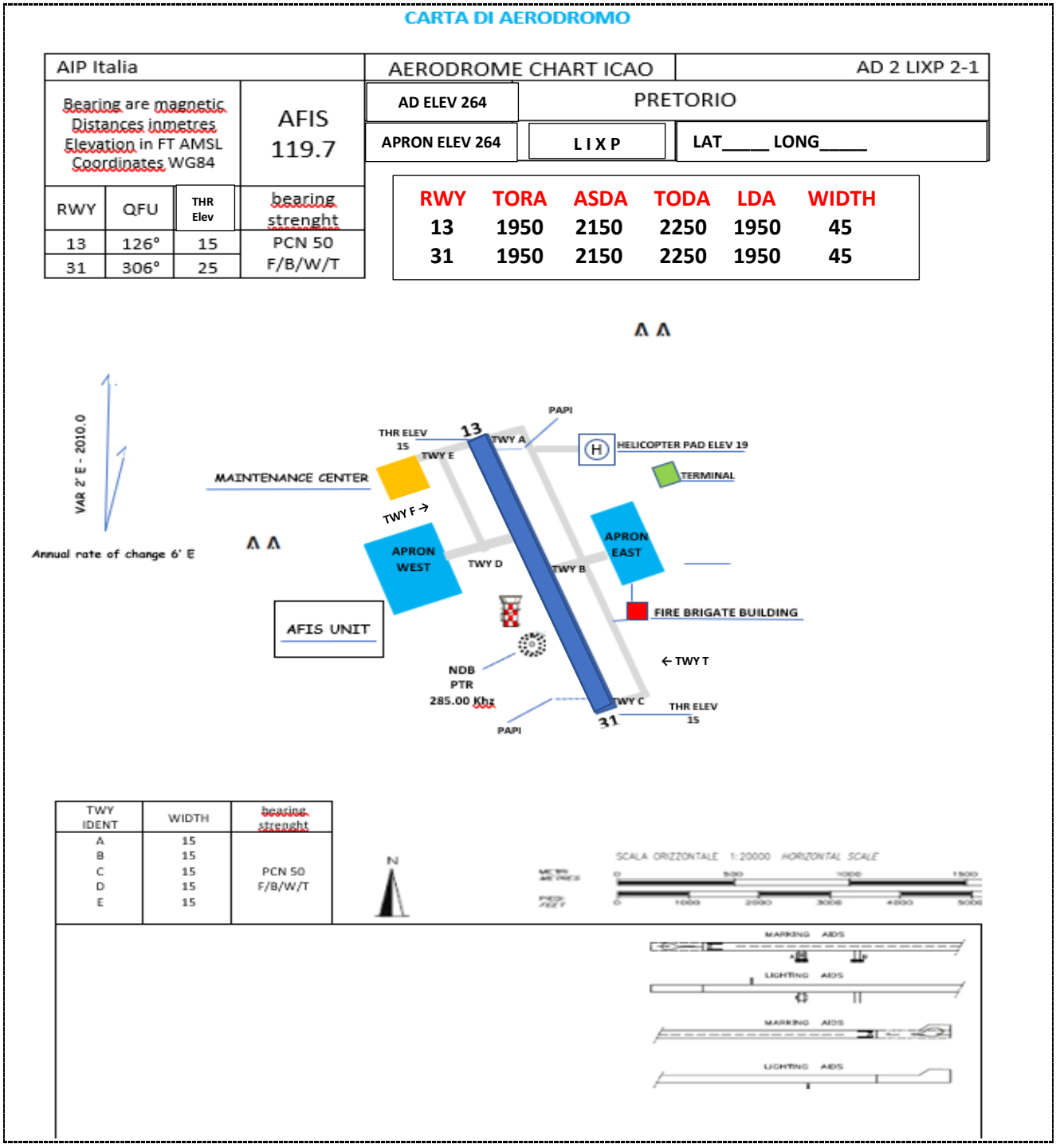


Fig. 2

2.3 Servizio Informazioni Volo di Aeroporto

2.3.1 Comunicazioni dell'AFIS-U di Pretorio

- Le comunicazioni di Pretorio AFIU sono svolte in lingua Italiana/inglese con la fraseologia standard come riportato in allegato A - RAIT 4 ed. 3^rev., come mezzo accettabile di rispondenza e materiale guida (AMC/GM) a SERA.14001.
- La lingua italiana viene utilizzata solo in condizioni di emergenza, oggettiva difficoltà nelle comunicazioni e nelle comunicazioni con i mezzi a terra, qualora essi non comunichino in lingua inglese.

2.4 Dati Amministrativi

2.4.1 Orario di servizio delle organizzazioni presenti

Amministrazione aeroportuale: 0730/SS+30
Dogana e immigrazione: 0730/SS+30
Servizio sanitario: 0730/SS+30
Orario di servizio AIS: 0730/SS+30
Orario di servizio ARO: 0730/SS+30
Orario di servizio METEO: 0730/SS+30
Orario di servizio ATS: HJ
Rifornimento: 0730/1400
Handling: 0730/SS+30
Servizi di sicurezza: 0730/SS+30
De-icing, anti-icing: su richiesta

2.4.2 Servizi per passeggeri, antincendio e di soccorso

1	Servizi per i passeggeri	Passenger Facilities
1	Trasporti Taxi, Bus	Transportation Taxi, Bus
2	Servizio medico Servizio medico assicurato da C.R.I. Equipaggiamento 2 ambulanze	Medical facilities Medical assistance assured by C.R.I. Rescue equipment 2 ambulance
3	Banca e Ufficio postale Sportello bancomat	Bank and post office Cash dispenser

2	Servizi Antincendio e di Soccorso	Rescue and Fire Fighting Services
1	Categoria servizio antincendio aeroportuale CAT 7 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 7 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso - NIL	Rescue equipment - NIL
3	Rimozione aeromobili in difficoltà 1 gru ed 1 carro attrezzi	Capability for removal of disabled aircraft - 1 Cranes and 1 tow truck

Categoria aeroportuale servizi antincendio	Lunghezza totale dell'aeromobile	Larghezza massima della fusoliera	Numero dei veicoli di pronto intervento
7	Da 39 m a 49 m escluso	5 m	2

3	Dati relativi a piazzali, vie di rullaggio e piazzola prova	Aprons, taxiways and check locations data
1	Superficie e resistenza dell'area di stazionamento Apron Superficie: conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 78/F/A/W/T	Surface and strength Apron Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 78/F/A/W/T
2	TWY A/B/C per aeromobili in transito da/per Apron East - TWY D/E/F per aeromobili in transito da/per Apron West - TWY E per aeromobili in transito da/per hangar manutenzione	TWY A/B/C only for aircrafts fm/to Apron East - TWY D/E/F only for aircrafts fm/to Apron West - TWY E only for aircrafts fm/to maintenance Hangar

4	Informazioni Meteorologiche	Meteorological Information
1	Ufficio METEO associato ARO CBO ROMA Fiumicino	Associated MET office ARO CBO ROMA Fiumicino
2	Orario di servizio - H24	Hours of service - H24
3	Ufficio responsabile preparazione TAF/periodo di validità UPM ROMA/9H	Office responsible for TAF preparation/period of validity UPM ROMA/9H
4	Briefing e consultazione fornita Briefing: ARO CBO ROMA, Consultazione: UPM ROMA,	Briefing and consultation provided Briefing: ARO CBO ROMA, Consultation: UPM ROMA,
5	Enti ATS destinatari delle informazioni Pretorio AFIU	ATS units provided with information Pretorio AFIU

5	Caratteristiche fisiche delle piste			Runway physical characteristics
Designazione NR RWY Designation	QFU	Dimensioni RWY Dimension of RWY - (M)	Resistenza e superficie di RWY - Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates
13	129°	1950 x30	PCN 78/F/A/W/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate	42°57'21.75''N 012°30'01.62"E
31	309°	1950 x30	PCN 78/F/A/W/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate	41°56'59.67"N 012°30'12.30"E

Designazione NR RWY Designation	Pendenza di RWY-SWY SLOPE	Dimensioni SWY Dimension (M)	Dimensioni CWY Dimension (M)	Dimensioni SWY Dimension (M)	Dimensioni RESA Dimension (M)
13	-0,3%	200x30	300x80	200x30	NIL
31	0,3%	200x30	300x80	200x30	NIL

Nr RWY	QFU	TORA	ASDA	TODA	LDA	WIDTH	THR elev
13	129°	1950	2150	2250	1950	45	264
31	309°	1950	2150	2250	1950	45	264

2.5 Codice di riferimento aeroportuale LIXP - 4C *aeromobile critico*



Boeing 737/800



Airbus 321 NEO

2.6 Radioassistenze

Radioassistenze alla navigazione e all'atterraggio			Radio Navigation and Landing Aids			
Tipo di radioassistenza	ID	Freq	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates	Copertura operativa nominale Limitazioni	Note
VDF	Pretorio Gonio	NIL	0630-2100 (0530-2000)			
NDB	PRT	363.50 KHz	H24			

2.6.1 Luci di avvicinamento e luci aeronautiche al suolo

- **ALS** Semplice standard ICAO
- **PAPI 13/31** standard ICAO posizionati a sinistra della pista Le luci di avvicinamento devono essere sempre accese dalle 0730/ SS+30 orientate a seconda della pista preferenziale
- **RCLLS** Asse centrale pista standard ICAO
- **REL** Bordo pista standard ICAO
- **REIL** Fine pista standard ICAO
- Luci TWY standard ICAO
- Luci parcheggi standard ICAO

2.6.2 Dispositivi aiuti visivi luminosi (AVL) e radioassistenze

Il Quadrato segnali è posizionato sotto la torre AFIS con illuminazione durante l'orario di apertura dell'aeroporto (7:30/SS+30). Contiene al suo interno la *T di atterraggio*.
Due maniche a vento sono localizzate in prossimità delle testate pista, sul lato sinistro per la pista 13 e sul lato destro per la pista 31, entrambe dotate di illuminazione durante l'orario di apertura dell'aeroporto (07:30/SS+30).
Il faro di aerodromo è posizionato sull'hangar prospiciente il piazzale parcheggio TWR. Emette luce a fascio rotante bianca durante l'orario di apertura dell'aeroporto (07:30/SS+30). Non è previsto faro di identificazione. NDB ubicato interno campo con nominativo PRT, FRQ 363.50 KHz, orario di servizio H24.

2.7 Area atterraggio elicotteri

- Posizione: NNE (Nord/Nord/Est) 100m Apron
- Elevazione: 19 ft
- Dimensioni: FATO (Final Approach take-off area) 38x38m
- Superficie: asfalto
- Resistenza: 8 t
- Segnaletica: TLOF (Touchdown and lift-off area) e FATO
- Orientamento: 13/31
- Luci: Luci verdi di TLOF e luci bianche di bordo FATO

Note: ad esclusivo uso aeromobili di stato, voli BAT, protezione civile, e voli ambulanza. Luci di atterraggio piazzola standard ICAO da accendersi a cura dell'Operatore FIS solo quando la piazzola è in uso (Fig. 3).
Un'elisuperficie è un'area progettata ed attrezzata per il decollo e l'atterraggio di elicotteri, costituita dalla zona di toccata **TLOF (Touchdown and Lift-Off Area)** e dalla zona dove si eseguono le ultime manovre prima della toccata, la **FATO (Final Approach and Take Off area).**

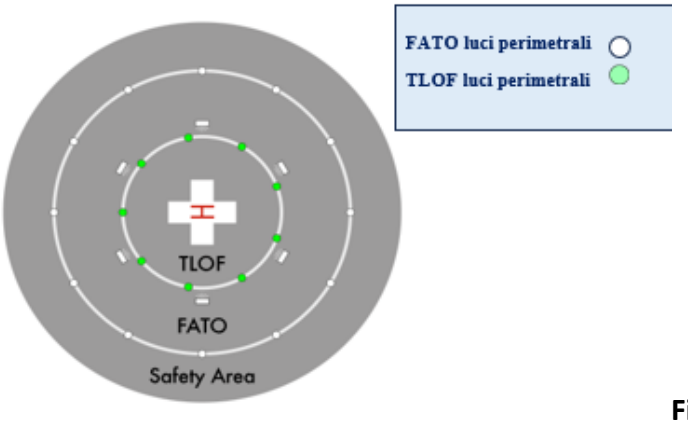


Fig. 3

L'illuminazione delle elisuperfici consiste generalmente in un cerchio o un quadrato di luci poste tra la superficie TLOF e la superficie attorno alla intera area di atterraggio, la FATO. Inoltre, la stessa manica a vento deve essere illuminata.

2.7.1 Interagenze elicotteri

Per il decollo e l'atterraggio degli elicotteri è presente una FATO 13/31 e in caso di indisponibilità della stessa, le operazioni di decollo e atterraggio degli elicotteri saranno effettuate in RWY 13/31.
Per scopi didattici, l'utilizzo della **FATO NON è interagente** con le operazioni che si svolgono in pista pertanto, un elicottero in *hovering* sull'area di atterraggio elicotteri, non inibisce tali operazioni. Ad ogni modo, tutti gli aa/mm in rullaggio e/o in atterraggio e decollo da RWY13/31 dovranno sempre essere informati della presenza di operazioni di elicotteri.
Non sono previsti percorsi specifici per il rullaggio degli elicotteri quindi, nel caso di movimentazioni dalla piazzola H per operazioni in pista, dovranno essere fornite istruzioni di rullaggio alla stessa stregua degli aa/mm ad ala fissa.

2.7.2 Nominativi di chiamata unità presenti sull'aeroporto di Pretorio

Strutture/unità di coordinamento - nominativi di chiamata		
Struttura/unità	**"nominativo radio"**	**Accessibilità**
Servizio Antincendio / Mezzo Antincendio Fire prevention	"ROSSO + Numero 1/2"	Multifono
Strutture/unità dipendenti di coordinamento - nominativi di chiamata		
Struttura/unità	**"nominativo radio"**	**Accessibilità**
Pronto Soccorso Linea di Volo / Ambulanza Ambulance	"BIANCO + Numero 1/2"	Multifono

Strutture/unità dipendenti di coordinamento - nominativi di chiamata		
Struttura/unità	**“nominativo radio”**	**Accessibilità**
Polizia di Frontiera / Automezzo	“POLI + Numero 1/2 “	Multifono
Tecnici sistemi luminosi (Technical car Lighting System)	“TECHNICO + Numero”	Multifono
Follow me	Follow me	

2.8 Minime Operative di Aeroporto

RWY	Operazioni	Minime Operative di Aeroporto	
		Decollo	Atterraggio
		Giorno	Giorno
13	IFR	**Consentito**	**Consentito**
	VFR Aeromobili	Visibilità ≥ 1500 m Ceiling ≥ 180 m (600 ft)	Visibilità ≥ 1500 m Ceiling ≥ 180 m (600 ft)
	VFR Elicotteri	Visibilità ≥ 800 m Ceiling ≥ 180 m (600 ft)	Visibilità ≥ 800 m Ceiling ≥ 180 m (600 ft)
31	IFR	**Consentito**	**Consentito**
	VFR Aeromobili	Visibilità ≥ 1500 m Ceiling ≥ 180 m (600 ft)	Visibilità ≥ 1500 m Ceiling ≥ 180 m (600 ft)
	VFR Elicotteri	Visibilità ≥ 800 m Ceiling ≥ 180 m (600 ft)	Visibilità ≥ 800 m Ceiling ≥ 180 m (600 ft)

2.9 Enti limitrofi aeroporto Pretorio

Ente	Orario di servizio	Nominativo radio	Frequenza	Note
Roma ACC	H24	Roma Radar	125.500 127.950	Frequenze a discrezione ATC
Roma FIC	H24	Roma Informazioni	131.800 125.750	Frequenze a discrezione ATS
Marconi APP	H24	Marconi Avvicinamento	118.150 EMG 121.500	Frequenza a discrezione ATC
Marconi TWR	H24	Marconi TWR	122.700 EMG 121.500	Frequenze a discrezione ATC
Rebibbia Radio	0730/SS+30	Rebibbia Radio	117.900	Preavviso chiamata

L'aeroporto di Pretorio è ubicato entro la FIR Roma (Fig. 4), al cui interno sono garantiti il Servizio FIS e il Servizio di Allarme H24 dal FIC (Flight Information Centre). Il Servizio di Controllo d'Area è fornito da Roma ACC per gli spazi aerei contenuti nella FIR di diversa classificazione.

- Limiti laterali: Documentazione AIS in vigore
- Limiti verticali: GND/UNL
- Classificazione dello spazio aereo: GND/FL195 incluso "G" ad eccezione degli spazi aerei al suo interno diversamente classificati
- Nominativo dell'unità ATS FIC: Roma Informazioni
- Lingua: Italiano/Inglese
- Servizio: Flight Information Service / Alerting Service
- Frequenza: 131.8 MHZ
- Emergenza: 121.5 MHZ
- Orario: H24

2.9.1 Aviosuperficie Rebibbia

A 15 NM NE dell'aeroporto di Pretorio è ubicata l'aviosuperficie di Rebibbia. L'aviosuperficie è aperta SR/SS ±30' al solo traffico autorizzato dall'esercente. Sull'aviosuperficie non sono erogati servizi ATS ma è disponibile una postazione radio aeronautica.

- Indicatore toponimico: LIXZ
- Pista: RWY 04/22
- Orario: SR/SS ±30'
- Lunghezza pista: 1200 m conglomerato bituminoso
- Nominativo: Rebibbia Radio
- Lingua: Italiana a richiesta Inglese
- Frequenza: 117.9 MHZ

2.9.2 Aeroporto Marconi

A 20 NM S/SW dell'aeroporto di Pretorio è ubicata l'ATZ dell'aeroporto di Marconi. L'aeroporto è operativo H24 e aperto al traffico VFR e IFR. Sull'aeroporto è erogato il servizio di controllo del traffico aereo

- Indicatore toponimico: LIXY
- Pista: RWY 35/17
- Orario: H24
- Lunghezza pista: 2360 m conglomerato bituminoso

Designazione ATZ

- Limiti laterali: cerchio di raggio 5 NM con centro sul punto di riferimento aeroportuale
- Limiti verticali: GND/3000ft AMSL
- Classificazione dello spazio aereo: "D"
- Nominativo dell'unità ATS*: "MARCONI TOWER*" (Servizio di Controllo di Aeroporto)
- Lingua: ENG/IT
- Servizio: Aerodrome Traffic Control Service / Flight Information Service / Alerting Service
- Frequenza: 122.7 MHZ
- Emergenza: 121.5 MHZ
- Orario: H24
- Radioassistenze: MRC VOR/DME frequenza 113.7 KHz CH 81.

L'aeroporto di Marconi è all'interno del CTR Marconi entro il quale è erogato il servizio di controllo di avvicinamento (APP) mediante l'impiego di sistemi di sorveglianza radar.

Designazione CTR

- Limiti laterali: Vedi documentazione AIS in vigore
- Limiti verticali: GND/FL155
- Classificazione dello spazio aereo: "D"
- Nominativo dell'unità ATS: "*MARCONI RADAR"* (Servizio di Controllo di Avvicinamento)
- Lingua: ENG/IT
- Servizio: APP - codici SSR 4515/4525
- Frequenza: 118.15 MHZ
- Emergenza: 121.5 MHZ
- Orario: H24

Informazioni generali sul FRAIT (Free Route Airspace Italy)

Il FRAIT è lo spazio aereo italiano al di sopra di FL 195 escluso fino a FL660 incluso che ricade nelle responsabilità dei 4 ACC nazionali (Milano, Roma, Padova e Brindisi). All'interno di questo spazio aereo, classificato "C", non è più istituito un network di rotte ATS e, pertanto, le compagnie possono volare e pianificare le proprie traiettorie di volo liberamente, attraverso rotte dirette (DCT) congiungenti punti di ingresso definiti (Entry Points) con punti di uscita (Exit Points) dallo spazio aereo nazionale, con la possibilità di prevedere punti intermedi senza alcun riferimento al sistema di rotte ATS precedentemente costituito.

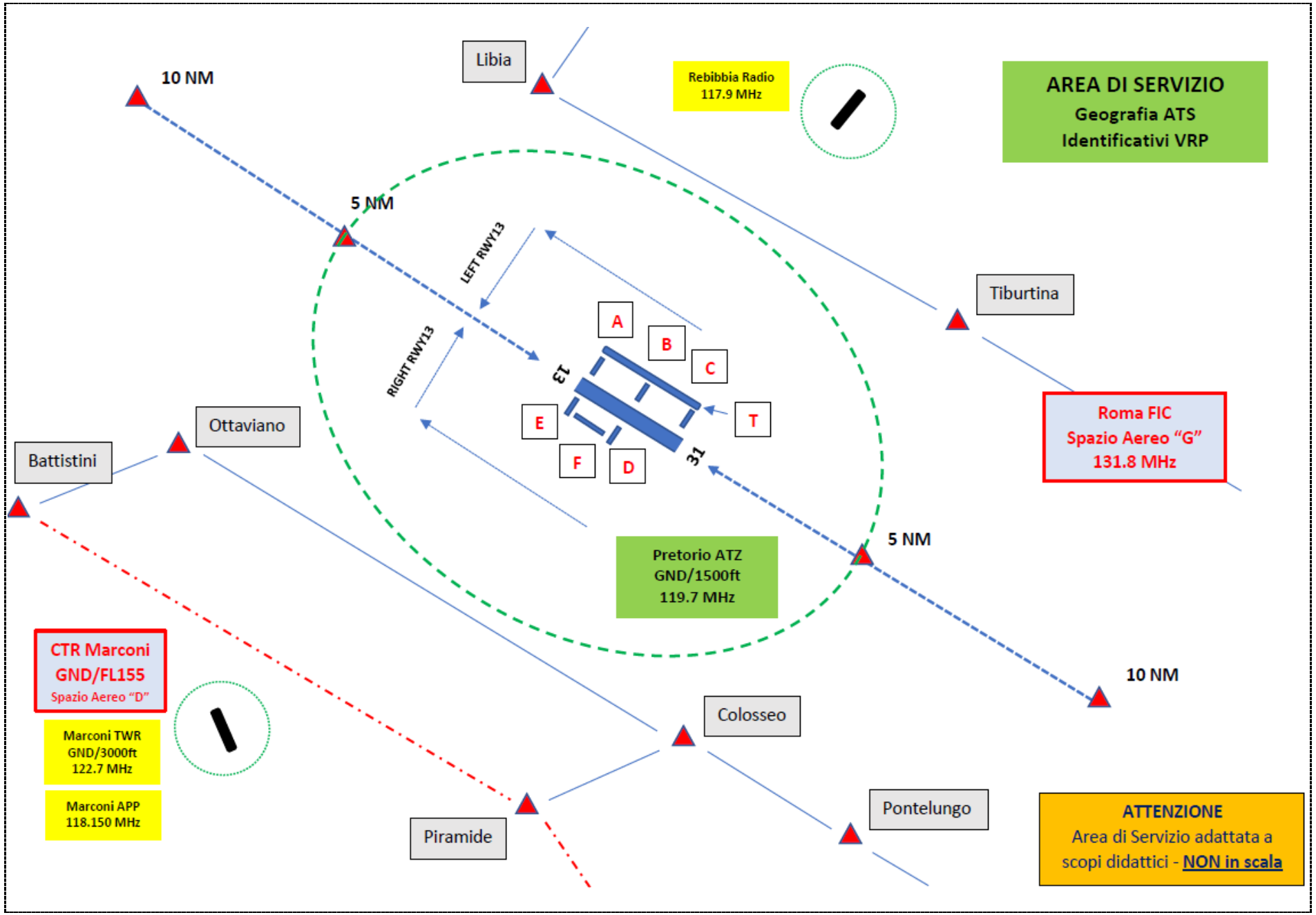

AREA DI SERVIZIO
Geografia ATS
Identificativi VRP
Rebibbia Radio
117.9 MHz
Libia
10 NM
5 NM
LEFT RWY13
RIGHT RWY13
13
31
A
B
C
T
E
F
D
Tiburtina
Roma FIC
Spazio Aereo "G"
131.8 MHz
Ottaviano
Battistini
Pretorio ATZ
GND/1500ft
119.7 MHz
5 NM
10 NM
CTR Marconi
GND/FL155
Spazio Aereo "D"
Marconi TWR
GND/3000ft
122.7 MHz
Marconi APP
118.150 MHz
Colosseo
Piramide
Pontelungo
ATTENZIONE
Area di Servizio adattata a
scopi didattici - NON in scala

Fig. 4

2.10 Circuito di traffico aeroportuale

Di norma, la direzione di atterraggio degli aeromobili è quella controvento, a meno che la configurazione della pista di atterraggio, il traffico in atto o requisiti di sicurezza impongano una direzione diversa.

FIG. 5

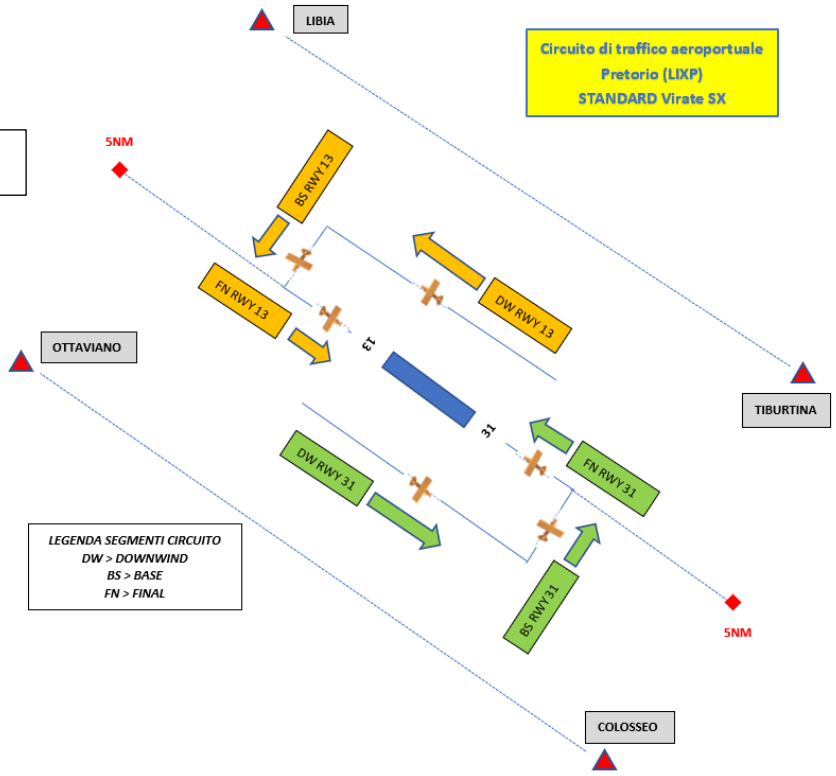
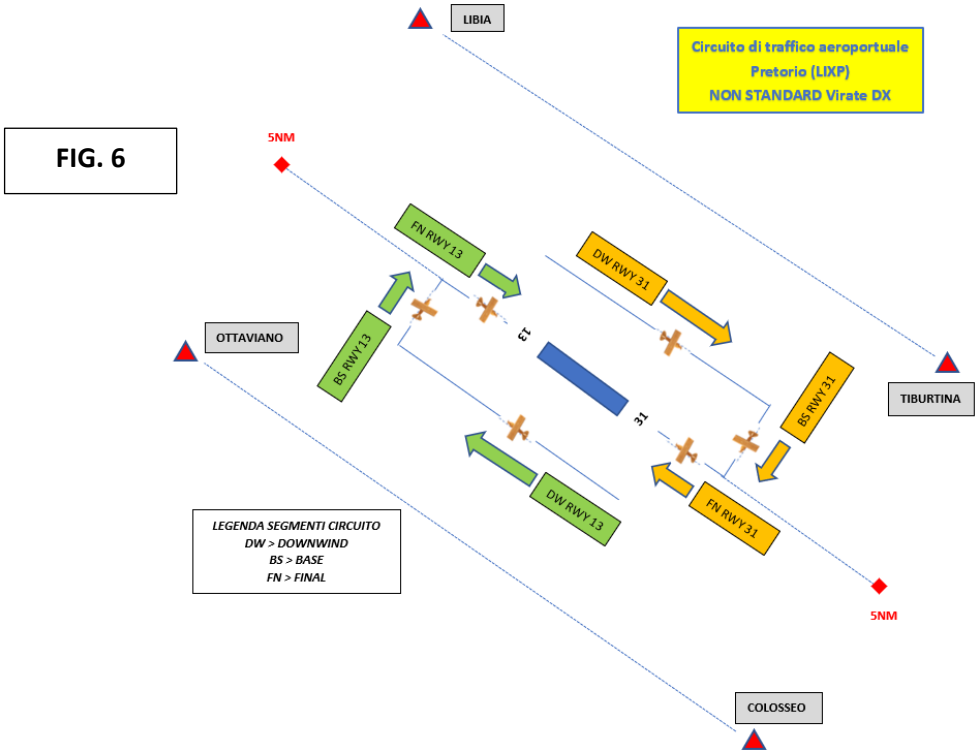


FIG. 6



2.10.1 Pista preferenziale

Il termine *"pista preferenziale"* deve essere usato per indicare la pista o le piste che, in un particolare momento, l'ente ATS di aeroporto considera le più adatte ad essere usate dai vari tipi di aeromobili che si prevedono atterrare o decollare sull'aeroporto.
Per quanto un a/m, di norma, atterri e decolli contro vento, per motivi contingenti (sicurezza, condizioni della RWY, condizioni meteorologiche, indisponibilità di idonee procedure di avvicinamento strumentale, particolari condizioni di traffico, ecc.) una diversa direzione di decollo e/o atterraggio può essere ritenuta preferibile rispetto a quella solitamente utilizzata.
Pertanto, nella scelta della pista preferenziale, l'ente ATS di aeroporto deve considerare non solo la direzione ed intensità del vento al suolo, ma anche altri fattori rilevanti che potrebbero incidere su tale scelta. Se la pista preferenziale non è ritenuta idonea per l'operazione interessata, l'equipaggio di condotta può richiedere il permesso di usare una pista diversa, se le circostanze lo consentono.

<u>Descrizione del circuito di traffico</u> (Fig. 5 e Fig. 6)
Il circuito di traffico aeroportuale (**standard** prevede l'effettuazione delle virate verso sinistra) è costituito da 3 segmenti fondamentali:

- il **sottovento** (*downwind leg* o *downwind*) > tratto parallelo alla pista, a destra o a sinistra di essa, da percorrersi con vento in coda;
- la **base** (*base leg* o *base*) > tratto perpendicolare al sottovento ed alla direzione di atterraggio (quindi perpendicolare alla RWY), si raggiunge al termine del sottovento effettuando una virata di 90°;
- il **finale** (*final*) > al termine del tratto base, si effettua un'altra virata di 90° per entrare nel segmento finale e per allinearsi alla pista. In questo tratto ha inizio la discesa finale per l'atterraggio.

Nei circuiti di traffico standard, la quota degli aa/mm può variare da 800ft a 1500ft in considerazione del tipo del velivolo e delle performance operative (Fig. 7). Nei circuiti non standard, l'indicazione della quota di circuito è riportata nelle info aeroportuali.

2.11 SERA 3225

Un aeromobile che opera su un aeroporto o nelle sue vicinanze deve:
a) osservare l'altro traffico di aeroporto al fine di evitare collisioni;
b) conformarsi con, o evitare il circuito di traffico costituito dagli altri aeromobili in volo;
c) tranne nel caso di palloni, effettuare tutte le virate a sinistra, in fase di avvicinamento per l'atterraggio e dopo il decollo, a meno che non sia altrimenti istruito dall'ATC;
d) tranne nel caso di palloni, atterrare e decollare controvento a meno che la sicurezza, la configurazione di pista o altre considerazioni suggeriscano diversamente.

Nel caso in cui il pilota dovesse richiedere di effettuare un circuito non standard l'Operatore FIS in relazione al traffico aereo in circuito prenderà le decisioni più opportune fornendo le informazioni necessarie (azione di ritardo) e valutando la situazione del traffico aereo in atto con sicurezza e mantenendone la regolarità.

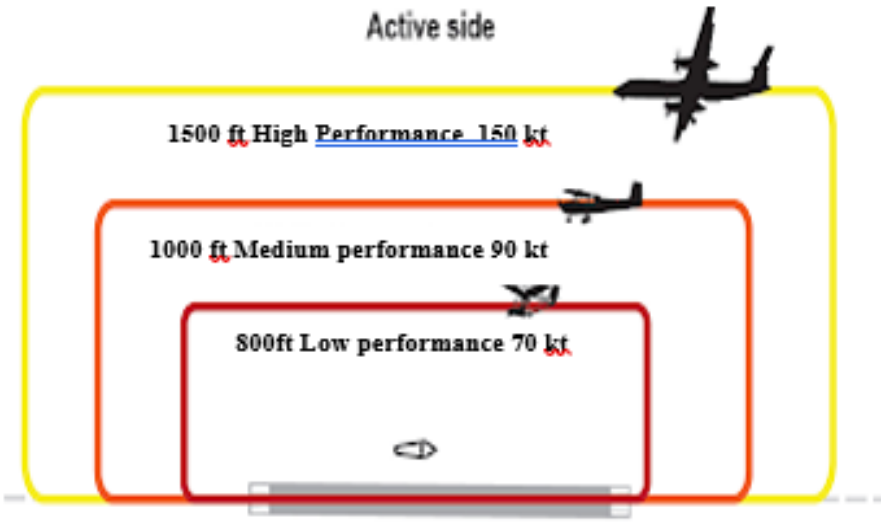


Fig. 7

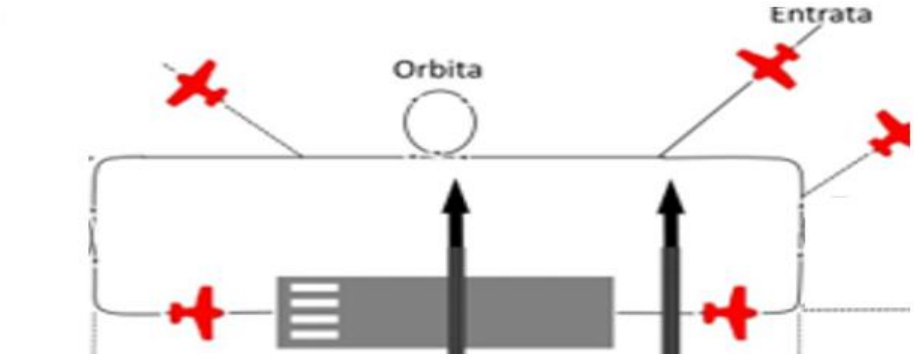


Fig. 8

Ad un a/m in circuito di traffico, esclusivamente nel tratto sottovento, può essere richiesto di effettuare un'azione di ritardo (*delay action*) al fine di acquisire una maggiore separazione longitudinale con eventuale altro traffico che precede (Fig. 8). Tale procedura, nota come *"orbita"*, prevede l'effettuazione di una virata di 360° in allontanamento dalla pista (virata in senso orario nel circuito di traffico standard, virata in senso antiorario nel circuito di traffico destro), operazione che può essere suggerita al pilota da un Operatore FISO al fine di agevolare l'ordinata circuitazione del traffico nelle vicinanze dell'aeroporto.

Eccezionalmente, un'azione di ritardo può essere richiesta nel tratto finale, **non oltre le 5NM dalla soglia pista**, nei casi specificati nei documenti descrittivi di *"Prova di Simulazione"* (in allegato alle presenti Istruzioni).

PARTE 3 PROCEDURE

FIC/APP ⇩ AFIU	**Trasferimento delle comunicazioni**
	Il FIC e/o Marconi APP trasferiscono le comunicazioni all'AFIU PRETORIO sui VRP prima dell'ingresso dell'aeromobile in ATZ
AFIU ⇧ FIC/APP	**Trasferimento delle comunicazioni**
	L'AFIU trasferisce le comunicazioni al FIC e/o a Marconi APP sui VRP dopo che l'aeromobile ha lasciato l'ATZ

3.1 Coordinamenti Partenze VFR da Pretorio APT

Tutti gli aa/mm in partenza dall'aeroporto di Pretorio, con piano di volo VFR e diretti verso i VRP previsti dell'area, devono essere preventivamente coordinati Marconi APP e/o Roma FIC comunicando i seguenti dati:

- Nominativo a/m;
- Tipo del velivolo e aeroporto di destinazione;
- Orario stimato del VRP (ETO VRP) e rotta prevista;
- Quota;
- Eventuali altre informazioni utili.

Gli orari stimati dovranno essere revisionati allorquando differiscano di oltre 3 minuti da quelli precedentemente comunicati. Ogni altro cambiamento dei dati (es. quota e/o rotta) dovrà essere prontamente scambiato tra gli Enti interessati.

3.2 Coordinamenti Partenze VFR e VFR con inserimento IFR (FPL Z)

Gli aa/mm in partenza VFR da Pretorio APT verso Marconi APT saranno coordinati direttamente tra i due Enti comunicando i dati previsti al punto 3.1.
Gli aa/mm in partenza da Pretorio APT con **FPL Z** (da VFR a IFR) e/o con fix limit MRC/VOR saranno coordinati tra Pretorio APT e Marconi APP. Pretorio APT dovrà fornire, in aggiunta ai dati riportati al punto 3.1, ETO e FL sul fix di inserimento IFR. Marconi APP, previo coordinamento con Roma ACC, fornirà l'autorizzazione di rotta per quei voli con destinazione altri aeroporti nazionali o internazionali.

3.3 Coordinamenti voli VFR in attraversamento ATZ di Pretorio

Tutto il traffico VFR che intende attraversare l'ATZ di Pretorio dovrà essere coordinato tra Marconi APP e Pretorio APT (e viceversa), comunicando i dati riportati al punto 3.1, prima di interessare gli spazi aerei di rispettiva competenza.

3.4 INFORMAZIONI OPERATIVE

3.4.1 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza prima del rullaggio

L'Operatore FISO di Pretorio APT fornisce agli aeromobili in partenza, prima del rullaggio, le seguenti informazioni:

- Stop orario;
- La pista preferenziale;
- MET-REPORT;
- Informazioni essenziali sulle condizioni dell'aeroporto;
- Eventuali codici SSR assegnati e in caso di inserimenti IFR su MRC/VOR, la clearance di rotta ottenuta da Marconi APP o Roma ACC, richiedendo il *read back*;
- Istruzione a riportare il punto attesa.

La Clearance di rotta fornita da Marconi APP o da Roma ACC, visto che la partenza da Pretorio è in VFR con inserimento IFR, sarà preventivamente coordinata da Marconi APP con il FIC in modo da permettere una salita continua dell'aeromobile interessato.

3.4.2 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza durante il rullaggio

L'Operatore FISO di Pretorio APT fornisce agli aeromobili in rullaggio le seguenti informazioni:

- Le informazioni di cui al precedente punto qualora non già fornite;
- La pista preferenziale;
- La Direzione, intensità del vento e significative variazioni;
- Eventuali informazioni di traffico.

3.4.3 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza prima del decollo

L'Operatore FISO di Pretorio APT fornisce agli aeromobili in partenza immediatamente prima del decollo le seguenti informazioni:

- La Direzione, intensità del vento e significative variazioni;
- Informazione di pista libera oppure pista occupata;
- Eventuali aggiornamenti di informazioni di traffico;
- Istruzione a riportare in volo.

3.4.4 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza dopo il decollo

L'Operatore FISO di Pretorio APT fornisce agli aeromobili dopo il decollo le seguenti informazioni:

- Orario di decollo;
- Eventuali aggiornamenti di informazioni di traffico;
- Istruzione a riportare lo stimato (ETO) del primo punto lungo la rotta prevista;
- Effettuare il riporto del primo punto lungo la rotta prevista

3.4.5 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza usciti dalla zona di competenza

L'Operatore FISO di Pretorio APT fornisce agli aeromobili decollati, quando giunti sul primo punto di riporto lungo la rotta seguita:

- Eventuali aggiornamenti di informazioni di traffico;
- Istruzione a contattare l'ente ATS interessato;
- La frequenza di contatto.

3.4.6 Informazioni fornite agli aeromobili in arrivo

L'Operatore FISO di Pretorio APT fornisce agli aeromobili in arrivo, quando giunti sull'ultimo di riporto (VRP) lungo la rotta seguita, prima dell'ingresso nell'ATZ:

- Stop orario
- Eventuali informazioni di traffico;
- MET-REPORT;
- Informazioni essenziali sulle condizioni dell'aeroporto;
- Istruzione a riportare la prima posizione nel circuito di traffico utile.

3.4.7 Informazioni fornite agli aeromobili in circuito di traffico

L'Operatore FISO di Pretorio APT fornisce agli aeromobili in circuito di traffico:

- Eventuali informazioni di traffico;
- Istruzione a riportare la prima posizione nel circuito di traffico utile.

3.4.8 Informazioni fornite agli aeromobili prima dell'atterraggio (tratto Finale)

L'Operatore FISO di Pretorio APT fornisce agli aeromobili prima dell'atterraggio:

- Eventuali informazioni di traffico;
- La Direzione, intensità del vento e significative variazioni;
- Informazione di pista libera oppure pista occupata.

3.4.9 Informazioni fornite agli aeromobili dopo l'atterraggio

L'Operatore FISO di Pretorio APT fornisce agli aeromobili dopo l'atterraggio:

- Orario di atterraggio;
- L'istruzione a riportare pista libera;
- Eventuali informazioni di traffico;
- Aggiornamenti circa le informazioni essenziali sulle condizioni dell'aeroporto;
- Eventuali informazioni di rullaggio e di parcheggio (su richiesta);
- L'istruzione a riportare al parcheggio se ritenuto necessario.

3.4.10 Informazioni fornite agli aeromobili in attraversamento

L'Operatore FISO di Pretorio APT fornisce agli aeromobili che devono attraversare o operare all'interno dell'ATZ:

- Stop orario;
- Eventuali informazioni di traffico;
- MET-REPORT (QNH sempre) o condizioni meteo particolari (icing, rain, ecc).

3.4.11 Informazioni essenziali sulle condizioni dell'aeroporto

Per Informazioni essenziali sulle condizioni dell'aeroporto si intende:

- presenza di lavori di costruzione o di manutenzione sull'area di movimento o nelle sue immediate vicinanze;
- deterioramento della superficie dell'area di movimento, sia segnalata che non segnalata;
- presenza di neve, fango, ghiaccio o acqua sull'area di movimento;
- cumuli di neve adiacenti all'area di movimento;
- pericoli temporanei quali aeromobili parcheggiati, avifauna al suolo o in volo;
- avaria o malfunzionamento degli ausili luminosi o visivi qualora significativi per la tipologia di traffico;
- ogni altra informazione utile compresa l'avaria o il malfunzionamento di radioassistenze, qualora significative per la tipologia di traffico.

3.5 CONTINGENCY

In ambito aeronautico, per ***contingency*** si indica l'insieme di procedure, misure ed azioni da adottare quando si verificano eventi imprevisti o anomali che impediscono lo svolgimento delle operazioni secondo il profilo pianificato. Queste situazioni possono riguardare sia il volo che la gestione del traffico aereo. Le ***contingency procedures*** servono a garantire la continuità e la sicurezza delle operazioni in caso di:

- guasti a bordo (avaria alle comunicazioni, problemi di navigazione, failure tecnici);
- degrado/indisponibilità di servizi ATS o infrastrutture (radar, comunicazioni, aeroporti);
- condizioni meteorologiche inattese;
- necessità operative come deviazioni significative, attese prolungate o emergenze.

3.5.1 Stato di emergenza

In una situazione di emergenza in volo, il pilota dichiara tale stato comunicando in frequenza ***"emergenza"*** o **"MAY DAY"**. Contestualmente, comunica la natura dell'emergenza, l'azione immediata che intende intraprendere e le proprie *"intenzioni"* (es. dirottamento presso altro aeroporto diverso dal pianificato, necessità di assistenza a terra, ogni eventuale altra richiesta).
Uno stato di emergenza può anche essere dichiarato dall'Operatore FIS, allorquando giudichi che un a/m ed i suoi occupanti siano minacciati da grave ed imminente pericolo di vita ed è richiesta immediata assistenza.

Una dichiarazione di emergenza implica:

- il silenzio radio da parte di tutte le stazioni sulla frequenza usata dall'a/m in emergenza;
- la precedenza all'atterraggio dell'aeromobile in emergenza su tutti gli altri aa/mm in volo;
- la predisposizione di tutti i mezzi e personale degli Enti preposti al soccorso;
- la riduzione all'essenziale delle trasmissioni radio tra i mezzi a terra non interessati all'evento onde agevolare il continuo flusso di informazioni fra FISO e mezzi di soccorso.

A seguito della dichiarazione di emergenza (MAY DAY), l'Operatore FIS dovrà:

- dare ricevuto alla comunicazione all'aeromobile;
- allertare, tramite il sistema di "allarme primario" (acustico, sirena per emergenza) e "allarme secondario" (telefonico), i seguenti Enti e Servizi:
- Gestore aeroportuale;
- Servizio Antincendio aeroportuale e decidere il tipo di assistenza più appropriato da fornire;
- Pronto Soccorso Linea di Volo;
- Polizia di Frontiera (in caso di interferenza illecita);
- Responsabile operativo,

comunicando tutti i dati in proprio possesso per una tempestiva predisposizione dell'intero apparato di soccorso.

L'Operatore FIS dovrà, inoltre:

- ribadire lo "stato di emergenza" via radio T/T ai mezzi di soccorso;
- assistere come opportuno il pilota dell'aeromobile in emergenza;
- sospendere i decolli, gli atterraggi e i movimenti al suolo o mezzi non coinvolti nell'emergenza, notificare la situazione agli Enti ATS limitrofi informando l'APP di Marconi, l'ACC di Roma ed il FIC, espletando tutti i coordinamenti con gli Enti ATS interessati e il prima possibile informare questi enti dell'eventuale ritardo previsto;
- regolamentare il traffico a terra in modo da rendere libere le aree necessarie ai mezzi di soccorso nel predisporsi all'intervento di soccorso;
- compiere ogni passo necessario per accertare tipo e identificazione dell'aeromobile, tipo di emergenza, intenzioni dell'equipaggio di condotta, posizione e livello dell'aeromobile, a meno che tali dati siano stati forniti dallo stesso equipaggio di condotta in modo chiaro, o siano altrimenti noti;
- informare gli aeromobili che si trovano in circuito di traffico aeroportuale delle azione dell'aeromobile in emergenza, istruendo questi stessi aeromobili a liberare il circuito, fornendo informazioni per dirigere verso VRP in modo da non creare pericolo al movimento dell'aeromobile in emergenza e a se stessi;
- coordinare con qualsiasi altro ente ATS o con altri servizi che possano essere in grado di fornire assistenza all'aeromobile;
- fornire all'aeromobile tutte le informazioni richieste ed ogni altra informazione aggiuntiva pertinente come dettagli sugli aeroporti idonei, altitudini minime di sicurezza, informazioni meteo;

- i cambi di frequenza radio e di codice SSR devono essere, se possibile, evitati e devono normalmente essere richiesti esclusivamente se ciò permette di fornire un servizio migliore all'aeromobile interessato.

Lo "stato di emergenza" termina nel momento in cui il Gestore Aeroportuale comunica all'Operatore FIS, "fine emergenza". L'Operatore FIS dovrà:

- dichiarare la "fine stato di emergenza" via radio T/T a tutti i mezzi di soccorso;
- comunicare la "fine stato di emergenza" a tutti gli Enti e Servizi enti limitrofi precedentemente allertati;
- effettuare ispezione pista prima di riprendere le operazioni di volo.

3.5.2 Priorità

Nel caso in cui un a/m in volo dichiari priorità all'atterraggio (PAN PAN), l'Operatore FIS dovrà:

- allertare i mezzi di soccorso a terra (Ambulanza e Antincendi);
- informare ogni altro traffico in volo o prossimo al decollo dell'evento in atto;
- notificare la situazione agli Enti ATS limitrofi e all'Ufficio Traffico;
- assistere come opportuno il pilota dell'aeromobile in difficoltà informandolo del non ritardo all'atterraggio.

I cambi di frequenza radio e di codice SSR devono essere, se possibile, evitati e devono normalmente essere richiesti esclusivamente se può essere fornito un servizio migliore all'aeromobile interessato.

3.5.3 Avaria delle comunicazioni radio

Le contingency relative alle comunicazioni, cioè circostanze che impediscono ad un Operatore FIS di comunicare con gli aeromobili in contatto, possono essere causate sia da avaria degli apparati radio di terra che da avaria degli apparati di bordo, oppure dal fatto che la frequenza di servizio sia inavvertitamente bloccata dal trasmettitore di un aeromobile. La durata di tali eventi può essere prolungata ed ogni azione atta a garantire che la sicurezza degli aa/mm deve essere intrapresa immediatamente.

3.5.3.1 Avaria trasmettitore aeromobile

Nel caso in cui un a/m non risponda alle ripetute chiamate, l'Operatore FIS deve intraprendere le seguenti azioni:

- Tentare di stabilire il contatto radio sulla frequenza di emergenza 121.5;
- Richiedere ad altri aeromobili in contatto se hanno in vista il tipo dell'aeromobile soggetto alla sospetta avaria e richiederne la loro assistenza effettuando un *relay*;
- Richiedere all'aeromobile, se in vista ed in sospetta avaria radio, di eseguire una manovra specifica osservabile (*battere le ali* per confermare d'aver ricevuto una comunicazione);
- Segnalare al pilota, con lampada luminosa e/o razzi luminosi verdi o rossi, la possibilità di atterrare o meno;
- Richiedere agli enti ATS limitrofi forniti di equipaggiamenti di sorveglianza, se rilevano un eventuale segnale del transponder 7600;
- Nel caso il transponder dell'a/m sia selezionato su 7600 (radio avaria reale), considerare e gestire l'aeromobile come in emergenza.

3.5.3.2 Frequenza bloccata

Se la frequenza viene inavvertitamente bloccata dal trasmettitore di un aeromobile, è necessario intraprendere le seguenti azioni aggiuntive:

- tentare di identificare l'aeromobile in questione;
- se l'aeromobile che blocca la frequenza viene identificato, si deve:
  - tentare di stabilire una comunicazione utilizzando la frequenza di emergenza 121.5 MHz;
  - se applicabile, utilizzare la frequenza di compagnia dell'operatore dell'aeromobile;
  - se disponibile, una qualsiasi frequenza VHF alternativa designata per l'impiego T/B/T;
  - se l'aeromobile è al suolo, con contatto diretto.

Nel caso venga stabilita una comunicazione con l'aeromobile interessato, questo deve essere istruito ad intraprendere immediate azioni per cessare la trasmissione involontaria sulla frequenza di controllo interessata. Immediatamente dopo, è necessario assicurarsi che gli aa/mm interessati all'interruzione delle comunicazioni ritrasmettano i loro messaggi e verificare con attenzione che un'autorizzazione non sia stata copiata da un aeromobile al quale non era destinata.

3.5.3.3 Voli VFR *strayed* e voli VFR in avverse condizioni meteorologiche

Un volo VFR che comunica di essere incerto della propria posizione o di essersi smarrito, oppure di trovarsi in condizioni meteorologiche avverse, **deve essere considerato in stato di emergenza**. L'Operatore FIS deve, in tali circostanze, effettuare le comunicazioni in modo chiaro, conciso e calmo facendo attenzione a non discutere di errori o negligenze che l'equipaggio di condotta possa aver commesso nella preparazione o condotta del volo. In base alle circostanze, all'aeromobile dovrebbe essere richiesto di fornire quelle informazioni, fra le seguenti, ritenute utili per fornire una migliore assistenza:

a) condizioni di volo dell'aeromobile;
b) ultima posizione (se conosciuta) e livello;
c) velocità e prua dall'ultima posizione conosciuta, se pertinenti;
d) apparati di navigazione di bordo ed eventuale ricezione di segnali da aiuti alla navigazione;
e) modo e codice SSR selezionati;
f) aeroporti di partenza e destinazione;
g) numero delle persone a bordo;
j) autonomia;
h) in caso di codice SSR inserito, coordinare con gli enti ATC limitrofi la situazione in atto.

3.5.4 Dirottamento

Il dirottamento aereo è un'azione illegale, spesso di matrice terroristica o dimostrativa, che consiste nell'assumere il controllo di un aeromobile non di proprietà. Il fenomeno è altrimenti noto come pirateria aeronautica o pirateria aerea.

L'effettiva sussistenza di minaccia terroristica può essere comunicata da un aeromobile informando gli enti ATS e/o della Difesa Aerea in uno dei seguenti modi, a seconda della gravità dell'evento e della situazione a bordo:

- utilizzando le normali frequenze T/B/T ivi comprese le frequenze di emergenza;
- selezionando il codice 7500, a meno che le circostanze non richiedano l'inserimento del codice 7700 per indicare la minaccia di grave ed imminente pericolo e richiedere immediata assistenza;
- selezionando alternativamente i codici 7500 e 7700.

In presenza di indicazioni esplicite dell'equipaggio di condotta, il personale ATS deve:

- avvertire immediatamente il Gestore Aeroportuale, il Responsabile Operativo in servizio, gli Enti ATS interessati (ACC, APP) e gli Enti militari (SCCAM e/o Difesa Aerea, se possibile);
- gestire l'aeromobile nella maniera più celere possibile senza mettere a rischio persone e installazioni al suolo;
- fornire senza ritardo informazioni per una eventuale nuova destinazione richiesta;
- dare prontamente esito alle richieste o alle necessità anticipate dall'aeromobile, comprese le richieste di informazioni attinenti agli aiuti alla navigazione aerea, alle procedure e servizi sulla rotta e su ogni aeroporto di previsto/possibile atterraggio;
- se richiesto dalle Forze di Polizia, l'a/m al suolo deve rimanere il più lontano possibile da altri aeromobili ed installazioni e, se appropriato, di liberare la pista.

3.5.5 Cambio del nominativo radiotelefonico degli aeromobili

Un ente ATS può istruire un aeromobile a cambiare il proprio nominativo di chiamata, nell'interesse della sicurezza, quando la somiglianza tra due o più nominativi di aeromobili è tale da poter ingenerare confusione (ITA 1236 e ITA 1436). In questo caso, al volo ITA1236 si richiederà di utilizzare come nominativo di chiamata la propria marca di nazionalità/immatricolazione (IRALA). Qualsiasi cambio di nominativo di tal genere deve essere temporaneo ed applicato solo entro lo spazio aereo in cui sussiste possibilità di confusione.
Quando un ente ATS cambia il nominativo di chiamata di un aeromobile deve assicurarsi che l'aeromobile riassuma il nominativo indicato nel piano di volo quando viene trasferito ad altro ente ATS, a meno che il cambio di nominativo sia stato coordinato fra i due enti ATS interessati. L'appropriato ente ATS deve avvisare l'aeromobile interessato quando quest'ultimo deve riassumere il nominativo indicato nel piano di volo.

3.5.5.1 Nominativo ridotto

Una volta stabilito il continuo contatto bilaterale tra aeromobile e stazione aeronautica, il nominativo può essere abbreviato trasmettendo solo il primo e gli ultimi due caratteri del nominativo di chiamata dell'aeromobile. Ad esempio, I-ABCD può essere ridotto a I-CD purchè non ci siano fraintendimenti con il nominativo di altri aeromobili. Tutto ciò non può essere effettuato quando all'aeromobile è comunicata l'autorizzazione di rotta o è al punto attesa pronto per il decollo, in questi casi si dovrà riprendere la comunicazione con il nominativo completo I-ABCD.

3.6 Bird Strike

Nel caso di impatto, anche presunto, di fauna con un aeromobile, l'Operatore FIS:

- richiede al Gestore un'ispezione della pista straordinaria;
- considera la pista non agibile sino a diversa comunicazione del Gestore;
- in caso di inagibilità della pista avviserà gli aeromobili sull'area di manovra e nelle vicinanze dell'aeroporto;
- avviserà gli enti ATS limitrofi, informandoli del ritardo previsto.

3.7 Condizioni meteo avverse

3.7.1 Wind Shear / Formazione di ghiaccio (Icing) / Breaking Action

L'Operatore FIS, alla ricezione di un avviso di *wind-shear* o di formazione di ghiaccio (o di ogni altro riporto meteo significativo per la condotta del volo), informerà gli Enti ATS limitrofi ed ogni aeromobile in contatto del riporto meteo ricevuto. Inoltre, informerà l'Ufficio Meteo competente per l'emissione di un **Warning** tale da disseminare l'informazione.
L'Operatore FIS fornirà all'utenza l'azione frenante stimata (Breaking Action), **s**olo se riportata da un aeromobile, specificando il tipo di aeromobile e l'orario di ricezione del riporto.

AZIONE FRENANTE ***Breaking action***	GOOD - BUONA
	GOOD TO MEDIUM - BUONA a MEDIA
	MEDIUM - MEDIA
	MEDIUM TO POOR - MEDIA a SCARSA
	POOR - SCARSA
	LESS THAN POOR - Meno di SCARSA

3.7.2 RWYCC (Runway Condition Code)

Il Codice di Condizione Pista è un valore numerico standardizzato da 0 a 6 usato per riportare la scivolosità di una pista ai piloti, tale da aiutare loro a calcolare la distanza di atterraggio. Il codice 6 si riferisce ad una pista completamente asciutta mentre il codice 0 indica le più severe condizioni di pista come il ghiaccio. I codici sono basati sul tipo e spessore dei contaminanti di pista come acqua, neve o ghiaccio.

3.8 Lavori che interessano l'area di manovra

In caso di lavori di breve durata sull'area di manovra, durante i quali è possibile liberare le aeree e garantirne l'agibilità in un tempo ragionevole, vengono stabilite procedure di coordinamento tra l'Operatore FIS ed i soggetti interessati. Le procedure prevedono che maestranze e mezzi, prima di interessare pista e raccordi, richiedano ed ottengano la preventiva autorizzazione dall'Operatore FIS. **Operazioni concomitanti di aa/mm e uomini/mezzi in pista NON sono compatibili**.

Quando le operazioni interessano solo una porzione dell'area di manovra, l'Operatore FIS dovrà fornire agli aa/mm interessati le relative informazioni su mezzi e personale aeroportuale che sta operando in quella porzione dell'area di manovra.

Parimenti, ai mezzi e personale interessato dovrà fornire ogni informazione utile riguardante il traffico aereo che opererà sull'area di manovra interessata incoraggiandone la liberazione.

I movimenti di uomini e mezzi sull'area di manovra possono essere più di uno (es. Follow-me, Elettricista, Vigili del Fuoco, ecc), sia su RWY che su vie di rullaggio.

Qualora il Gestore Aeroportuale abbia necessità di chiudere una parte dell'area di manovra per specifiche necessità lavorative, stabilirà il periodo di tempo interessato e richiederà l'emissione del relativo NOTAM.

PARTE 4 STRIP MARKING

Generalità

Le strisce progresso volo (cd. Strips) costituiscono un ausilio fondamentale al lavoro dell'Operatore FIS in quanto consentono la registrazione dei principali dati relativi ad un volo e le informazioni fornite. Tale registrazione è di supporto in occasione del passaggio di consegne tra gli operatori o, in caso di fornitura del servizio di allarme, sia necessario ricostruire l'ultima posizione di un determinato aeromobile. Quindi, il livello di affidabilità delle informazioni desumibili dalle strips è condizionato dalla tempestività, dall'ordine e precisione con cui i dati sono riportati. A tale scopo vengono utilizzate strisce di carta della lunghezza di 21 cm e di larghezza pari a 2,5 cm di diverso colore a seconda dell'utilizzo:

- **bianco** per traffico in partenza;
- **giallo** per traffico in arrivo;
- **rosa** per voli locali e per aa/mm in attraversamento dello spazio aereo di competenza;
- **arancione** per i mezzi di superficie che operano ed interessano l'area di manovra.

Le strips vengono posizionate sul bancone dell'Operatore FIS quando si prevede che il contatto radio con gli aa/mm interessati sia imminente e saranno successivamente rimosse ed archiviate:

- quando il traffico in partenza (strip bianca) o in attraversamento (strip rosa) abbia raggiunto il primo punto di riporto in uscita dall' ATZ di Pretorio, e sul quale è stato istruito a contattare l'appropriato Ente ATS;
- quando il traffico in arrivo (strip gialla) o locale (strip rosa) abbia liberato la pista e la TWY;
- quando il traffico in attraversamento (strip rosa) ha lasciato la zona ed è stato istruito al cambio frequenza.

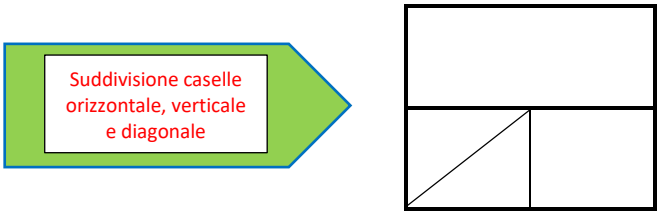
4.1 Compilazione delle strisce progresso volo (STRIP MARKING)

La compilazione delle strisce progresso volo **(lo *strip marking* è <u>valutativo</u> al fine del conseguimento della licenza FISO)** deve essere fatta a penna con inchiostro nero o blu affinché possano essere fotocopiabili in caso di necessità. Le lettere devono essere scritte tutte in stampatello maiuscolo, con caratteri di congrue dimensioni, ed i numeri come di seguito indicato al fine di evitare ogni possibilità di equivoco: I-2-3-4-5-6-7-8-9-0.
Lo zero (0) deve essere *"tagliato"* con barra diagonale (Ø) per non confonderlo con la lettera "O" nei gruppi alfa-numerici (cioè composti da lettere e numeri). Per lo stesso motivo, la lettera S deve essere sottolineata (<u>S</u>) tutte le volte che sia possibile confonderla con il numero 5.
Considerato che i dati contenuti in una striscia progresso volo servono a dare all'Operatore una visione completa del traffico, tali dati devono essere scritti in maniera chiara e facilmente leggibile, tenendo conto di quanto segue:
a) i dati devono essere scritti nella casella appropriata al momento della trasmissione o della ricezione degli stessi;
b) gli elementi previsionali ai fini della gestione del traffico aereo devono essere scritti nella casella riservata alle annotazioni (*remarks*), quando opportuno;
c) eventuali correzioni, revisioni o emendamenti devono essere effettuati esclusivamente tracciando una barra sui dati da correggere, revisionare o emendare riportando quelli esatti e aggiornati nella stessa casella;
d) non si deve mai cancellare, nel senso di asportare, coprire, rendere inintelligibile o, peggio ancora, riscrivere sopra i dati da correggere;

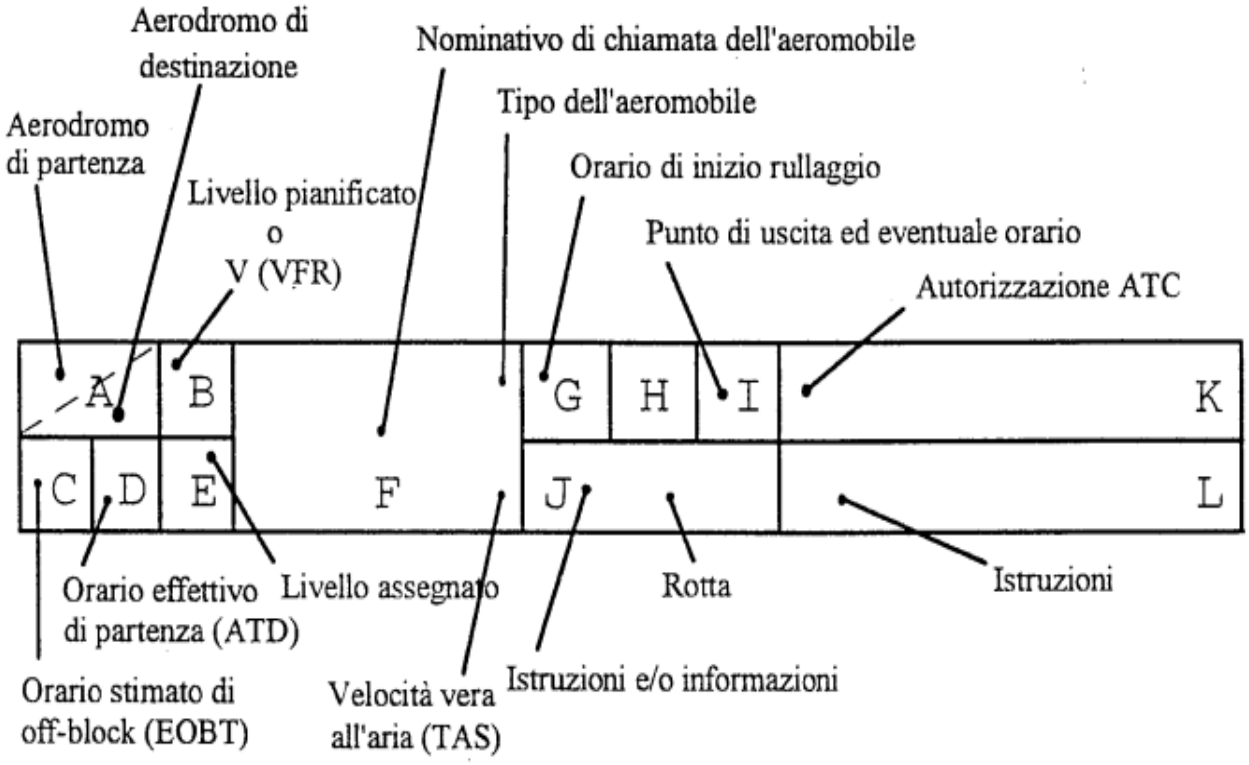
e) nel caso in cui un carattere debba essere modificato, tutto il gruppo di caratteri (es. nominativo radio, numero di volo, gruppo orario dei minuti, designatore di un punto di riporto, indicatore di località, ecc) deve essere annullato con una barra orizzontale, e scritto sopra o sotto o a fianco secondo la disponibilità di spazio libero nella stessa casella;

f) ogni volta che una striscia risulti compilata e/o aggiornata in modo difficilmente comprensibile o errato, oppure risulti insufficiente, una seconda striscia dovrà essere compilata ed acclusa agli atti, unitamente alla precedente.

Le caselle delle strisce possono essere utilizzate intere o possono essere divise, a seconda delle necessità. Di norma, le caselle vengono tradizionalmente suddivise con linee verticali, orizzontali o in diagonale, quale risulti più idonea alle esigenze operative.



4.1.1 Strisce per aa/mm in partenza VFR (BIANCA)



La striscia utilizzata per i voli VFR in partenza da Pretorio APT deve essere compilata ed aggiornata nel rispetto delle seguenti indicazioni:

Casella A > divisa con una diagonale, nella parte 1 va inserito LIXP, nella parte 2 va inserito l'aeroporto di destinazione;

Casella B > regole del volo e livelli, da utilizzarsi unitamente alla casella E;

Casella C > ETD - inserire l'orario indicando il gruppo ORE con caratteri grandi ed il gruppo MINUTI con caratteri più piccoli in alto a destra (es. 10^{35}). Questa regola vale per tutti i gruppi orari da indicare in tutti i tipi di strisce;

Casella D > ATD - inserire l'orario effettivo di decollo e, se comunicato all'ARO per l'apertura del FPL, inserire un check (√);

Casella E > vedi casella B;

Casella F > in alto a destra il tipo dell'a/m e categoria per turbolenza di scia (può essere omessa), al centro nominativo dell'a/m e in basso a destra la TAS (True Air Speed che può essere omessa);

Casella G > orario di inizio rullaggio e TWY assegnata;

Casella H > non utilizzato;

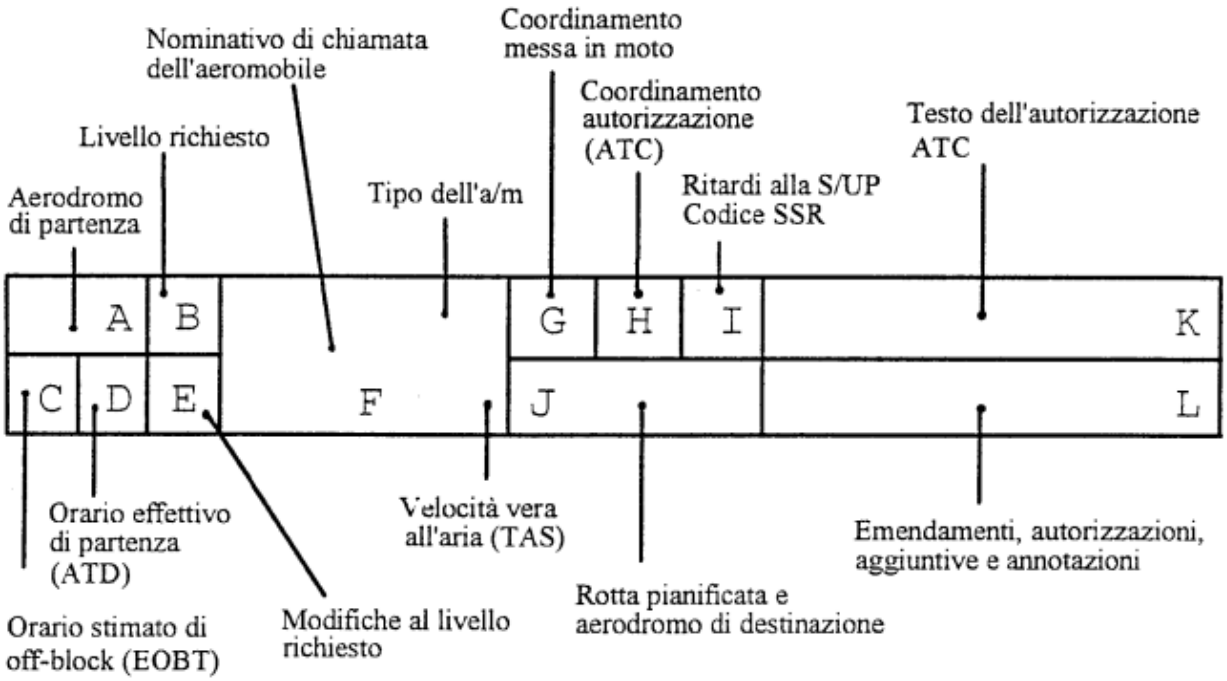
Casella I > primo punto di riporto in uscita dalla ATZ e orario;

Casella J > informazioni;

Casella K > non utilizzato;

Casella L > annotazioni e/o orario coordinamenti con enti limitrofi.

4.1.2 Strisce per aa/mm in partenza IFR (BIANCA)



Casella A > inserire LIXP;

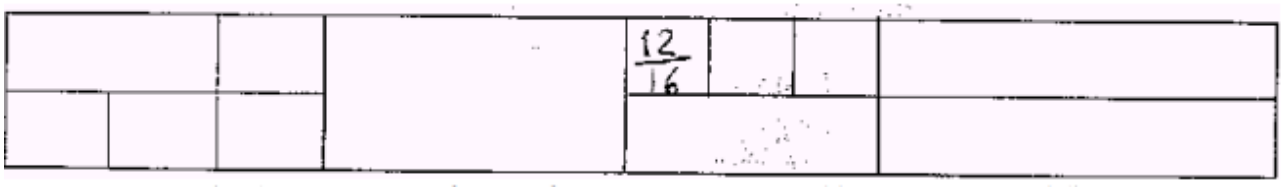
Casella B > FL richiesto (RFL del Piano di Volo);

Casella C > inserire EOBT;

Casella D > inserire l'orario di effettiva partenza ATD;

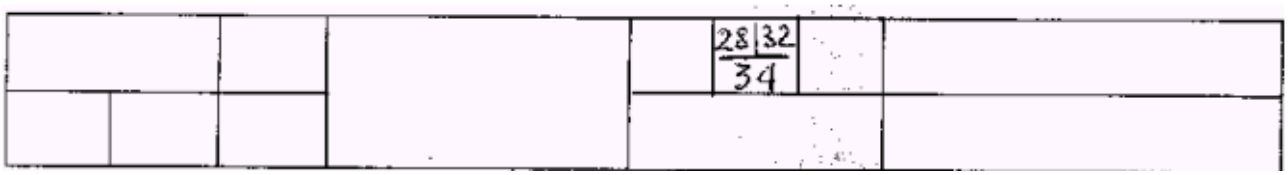
Casella E > indicare l'eventuale modifica dell'RFL (barrare il FL indicato in casella B);

Casella G > da barrare in due, indicare l'orario di richiesta del pilota alla messa in moto e l'orario di approvazione da parte dell'ATC (vedi figura di seguito);



L'APP/ACC riceve la richiesta di messa in moto ai 12 ed autorizza ai 16

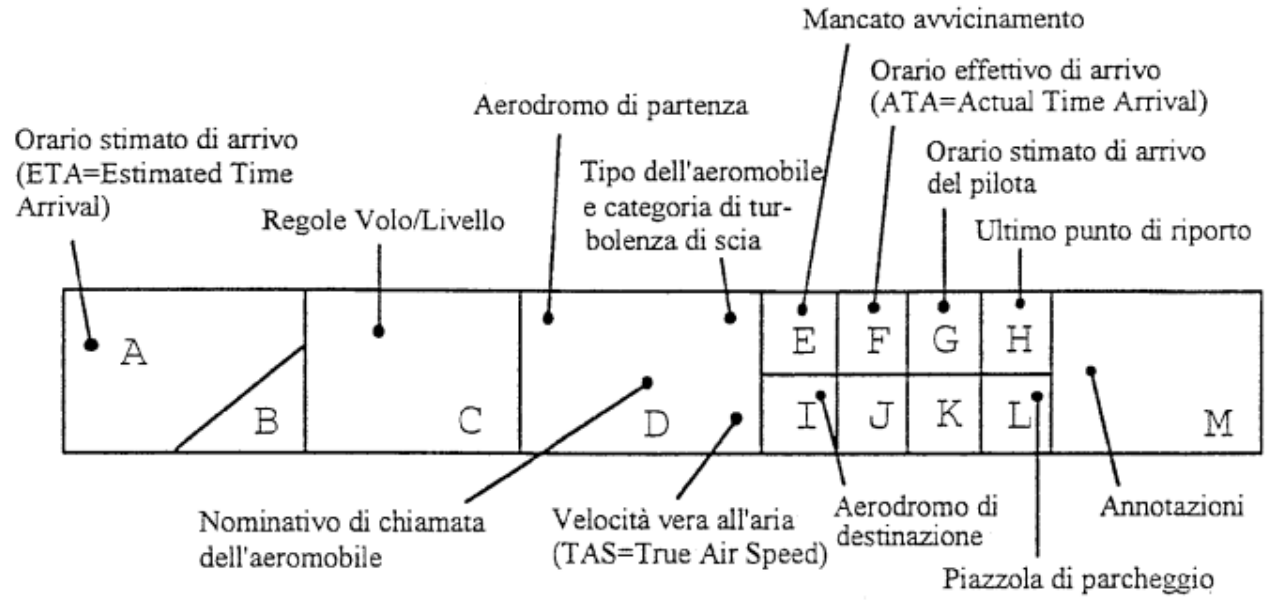
Casella H > da barrare come indicato di seguito, indicare gli orari di coordinamento dell'autorizzazione di rotta con l'ATC;

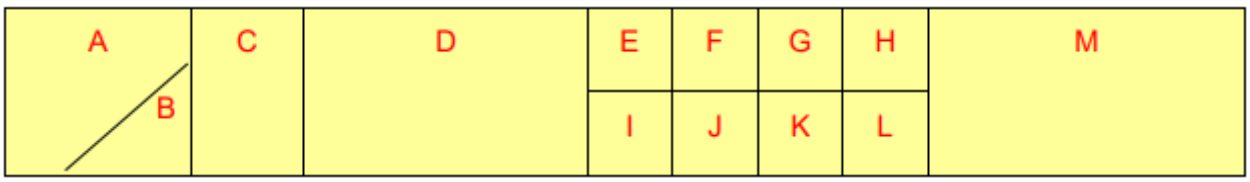


In questo caso l'Operatore FIS ha richiesto la clearance ai 28, è stata ottenuta ai 32 ed è stata trasmessa al pilota ai 34

Casella I > codice SSR assegnato;
Casella J > rotta richiesta da FPL e APT di destinazione;
Casella K > indicare l'autorizzazione di rotta rilasciata dall'ATC;
Casella L > eventuali emendamenti alle autorizzazioni trasmesse, annotazioni aggiuntive.

4.1.3 Striscia gialla arrivo VFR/IFR a LIXP



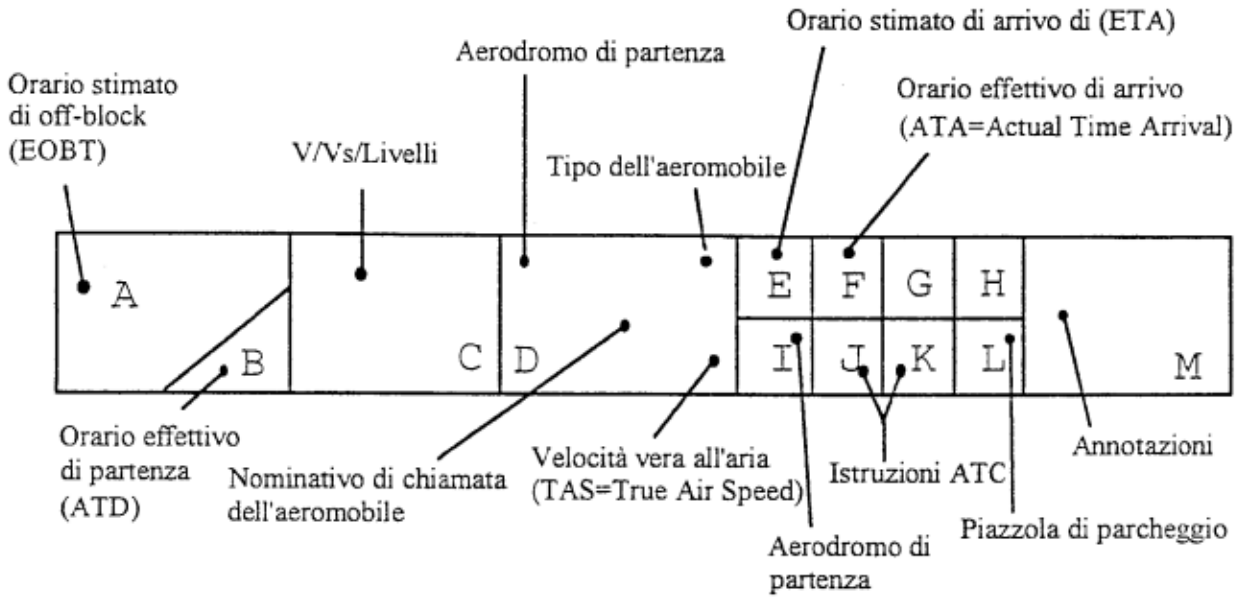


La striscia gialla utilizzata per i voli VFR/IFR in arrivo a Pretorio APT deve essere compilata ed aggiornata come di seguito indicato:

Casella A > ETA - inserire l'orario stimato di arrivo;
Casella B > non utilizzato;
Casella C > inserire I o V (regole del volo) e livelli;
Casella D > inserire in alto a sinistra l'APT di provenienza, in alto a destra trascrivere il tipo dell'a/m e categoria per turbolenza di scia (può essere omessa), al centro il nominativo dell'a/m, in basso a destra la TAS (può essere omessa), in basso a sinistra eventuale codice SSR assegnato al volo;
Casella E > orario di eventuale MA, touch and go o Low Pass;
Casella F > ATA - orario effettivo di arrivo e, se comunicato all'ARO, inserire un check (√);

Casella G > ETA revisionato dal pilota;
Casella H > indicare l'ultimo punto di riporto con orario;
Casella I > aerodromo di destinazione;
Casella J > non utilizzato;
Casella K > non utilizzato;
Casella L > piazzola parcheggio;
Casella M > eventuali annotazioni.

4.1.4 Striscia rosa per voli locali

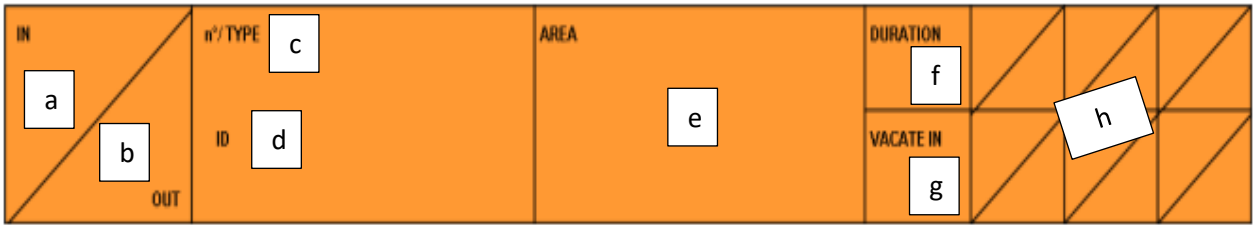




La striscia rosa utilizzata per i voli locali, decollati, atterrati e condotti all'interno dell'ATZ di Pretorio deve essere compilata e aggiornata nel seguente modo:

Casella A > ETD - inserire l'orario stimato di partenza;
Casella B > ATD - inserire l'orario di effettivo decollo e, se l'orario è stato comunicato all'ARO per l'apertura del FPL, inserire un check (√);
Casella C > indicare V e livelli;
Casella D > indicare LIXP in alto a sinistra, il tipo dell'a/m in alto a destra e categoria per turbolenza di scia (può essere omessa), al centro il nominativo del volo;
Casella E > ETA - inserire l'orario stimato di arrivo;
Casella F > ATA - inserire l'orario effettivo di arrivo e, qualora comunicato all'ARO, inserire un check (√);
Casella G > utilizzato per riportare l'orario di Touch & Go;
Casella H > utilizzato per riportare l'orario di Touch & Go;
Casella I > inserire LIXP;
Casella J > non utilizzato, indicare eventuali istruzioni ATC;
Casella K > non utilizzato, indicare eventuali istruzioni ATC;
Casella L > eventuale Stand di parcheggio.

4.1.5 Striscia cartacea per veicoli (ARANCIONE)



I dati relativi ad ogni veicolo (ed eventuali altri mezzi al seguito) che operano sull'area di manovra devono essere riportati nelle caselle della striscia cartacea arancione come di seguito specificato:

Casella a) IN > orario di entrata nell'area di interesse;

Casella b) OUT > orario di uscita dall'area di interesse;
*Nota importante: l'orario riportato in questa casella è quello **definitivo di uscita** e, quindi, sempre posteriore agli eventuali orari riportati nelle caselle di cui al seguente punto h). Una eventuale successiva entrata dello stesso veicolo (ovvero dei mezzi al seguito), **comporta sempre la compilazione di una nuova striscia cartacea***

Casella c) n°/type > numero complessivo dei mezzi presenti e tipo del/dei veicolo/i (es. trattore, auto, ambulanza, ecc);

Casella d) ID > indicare il nominativo di chiamata radio;

Casella e) Area > area interessata dal veicolo/i (TWY, RWY, strip, area critica LOC, ecc);

Casella f) Duration > durata prevista dell'impegno dell'area riportata al punto e);

Casella g) Vacate in > tempo necessario al veicolo e agli eventuali mezzi al seguito a liberare l'area.
*Nota importante: questa informazione è di particolare rilevanza in caso di lavori che richiedano un certo tempo per il ripristino dell'agibilità dell'area interessata, oppure in presenza di mezzi particolarmente lenti. Qualora il veicolo e gli eventuali mezzi al seguito siano **pronti a liberare la pista immediatamente**, verrà riportato uno zero barrato (Ø)*

Casella h) IN/OUT intermedi > le sei caselle barrate diagonalmente e poste alla destra della striscia cartacea sono da utilizzare **esclusivamente** in caso di uscite temporanee dall'area di interesse, seguite da un rientro dopo brevissimo tempo. Quindi, per queste uscite, si presuppone che il veicolo rimanga nelle vicinanze in attesa di poter rientrare. Per ogni altro caso di abbandono dell'area di interesse dovrà essere compilata una nuova striscia cartacea.

4.1.6 Simboli

Di seguito si riportano alcuni simboli comunemente utilizzati nello strip marking per tracciare le autorizzazioni/informazioni scambiate tra operatore e pilota.

Simbolo	Inglese	Italiano
↑	Climb to	Salire a *(livello autorizzato)*
↓	Descend to	Scendere a *(livello autorizzato)*
M→	Climb to and maintain	Salire e mantenere *(a seguire il livello autorizzato)*
C↑	Climb coordinated	Salita coordinata *(con Ente limitrofo)*
C↓	Descent coordinated	Discesa coordinata *(con Ente limitrofo)*
C→	Coordination executed	Coordinamento effettuato *(con Ente limitrofo)*