

**Esame Operatore FIS**  
**Area di simulazione**

Edizione 1.0

07/02/2014

## Avvertenze

*L'area di simulazione, utilizzata per lo svolgimento della prova pratica dell'esame per il rilascio della Licenza di Operatore FIS presso l'Enac, è stata studiata dalla Direzione Servizi Spazio Aereo per ricreare in maniera realistica ma semplificata, la maggior parte delle problematiche che un operatore FIS potrà incontrare presso un Ente del servizio informazioni volo aeroportuale (AFIS-U).*

*L'architettura dell'area, quindi, è predisposta in modo da consentire agli esaminatori di poter accertare la competenza degli esaminandi nella gestione delle attività connesse allo svolgimento di tale servizio.*

*Le procedure descritte ricalcano, per quanto possibile, quelle pubblicate nella documentazione o normativa di riferimento, tuttavia, ove ritenuto necessario ai fini dell'ottimizzazione del tempo dedicato alle varie sessioni d'esame, si è ritenuto di dover semplificare alcune di tali pratiche. Si richiama quindi l'attenzione sul fatto che i contenuti della presente pubblicazione non possono e non devono essere utilizzati per scopi operativi reali oppure quali linee guida normative.*

*Si ricorda inoltre che l'area di servizio descritta in questo documento è puramente immaginaria e che eventuali somiglianze geografiche, infrastrutturali e procedurali riscontrate con siti realmente esistenti è casuale e, quindi, i contenuti di questa pubblicazione, non possono essere usati per la navigazione aerea o per l'erogazione dei Servizi del Traffico Aereo.*

## Bibliografia:

- Circular 211 - AN/128 (ICAO), *Aerodrome Flight Information Service (AFIS)*;
- CoE/ATM/AFIS Manual 1, *EUROCONTROL Manual for Aerodrome Flight Information Service (AFIS)*;
- Doc. 4444 ATM/501 (ICAO), *Air Traffic Management*,
- Doc. 9426 – AN/924 (ICAO), *Air Traffic Services Planning Manual*.

## Indice

Avvertenze	Pag.	1
Indice	"	2
Registrazione delle modifiche	"	3
1. Descrizione dell'area di servizio	"	4
2. Servizio Informazioni Volo di Aerodromo	"	7
3. Coordinamenti	"	10
4. Contingencies	"	11
5. Strip marking	"	13
Elenco Allegati		
A CARTA DI AERODROMO	Pag.	19
B GEOGRAFIA ATS	"	20
C CIRCUITI DI TRAFFICO AEROPORTUALE	"	21
D ROTTE VFR	"	22
E ABBREVIAZIONI	"	23

### Registrazione delle modifiche

N. emendamento	Data	Pagine	Motivo
Edizione1.0	07/02/2014	tutte	Prima edizione

## 1. Descrizione dell'area di servizio

### 1.1 Generalità

L'erogazione del servizio informazioni volo aeroportuale viene simulato sull'aeroporto di PRETORIO, ubicato all'interno della FIR REGIONE ed aperto esclusivamente alle operazioni VFR. L'aeroporto si trova in una zona prevalentemente pianeggiante. Alcuni rilievi di altezza inferiore a 3000ft AMSL si trovano ad una distanza di circa 25 NM a nord-ovest del campo.

### 1.2. Dati Amministrativi e geografici dell'aeroporto

Indicatore toponimico: LIXX.

Coordinate ARP: Omissis

Direzione e distanza dalla città: 4,5 NM SO di Pretorio

Elevazione aeroportuale: 15 ft.

Temperatura di riferimento: 25°C.

Variazione magnetica annuale: Omissis

Autorità amministrativa aeroportuale: Enac

Esercente: Società servizi Aeroporto di Pretorio

Autorità ATS: Società servizi Aeroporto di Pretorio

Tipo di traffico consentito: VFR

### 1.3. Orario di servizio

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: 0730/ SS+30

Rifornimento: 0730/1400

Handling: 0730/SS+30

Servizi di sicurezza: 0730/ SS+30

De-Icing: Non disponibile

### 1.4 Pista

Pista in conglomerato bituminoso con resistenza pari a PCN 50/F/B/W/T. Dati tecnici:

NR RWY a	QFU	TORA	ASDA	TODA	LDA	Larghezza	THR Elevazione
13	306°	1320	1470	1320	1320	30	15
31	126°	1320	1470	1320	1320	30	25

## 1.5 Piazzali, vie di rullaggio e parcheggi

Cfr allegato A

## 1.6 Area atterraggio elicotteri

- Posizione: Cfr Allegato "A"
- 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, 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.

## 1.7 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.

- Asse centrale pista standard ICAO
- Bordo pista standard ICAO
- Fine pista standard ICAO
- Luci TWY standard ICAO
- Luci parcheggi standard ICAO

Le luci pista e le luci aeronautiche al suolo devono essere accese su richiesta del pilota o qualora la visibilità al suolo sia inferiore ai 5KM e/o la copertura inferiore ai 700 ft.

## 1.8 Spazio aereo ATS, servizi ATS e comunicazioni.

- Designazione. Flight Information Zone (FIZ)
- Limiti laterali: coincidente con ATZ, cerchio di raggio 3 NM con centro sul punto di riferimento aeroportuale
- Limiti verticali: GND/1500 ft AMSL
- Classificazione dello spazio aereo: "G"
- Servizio: Aerodrome Flight Information service
- Nominativo: "Pretorio Aerodrome Information"
- Lingua: ENG
- Altitudine di transizione: 3000 ft
- Note: all'interno della FIR di "REGIONE"
- Frequenza: 119.7 MHZ
- Emergenza: 121.5 MHZ
- Orario: 0730/ SS+30



**ENAC**  
Esame Operatore FIS  
Area di simulazione

A 45 NM S/SW dell'aeroporto di Pretorio è ubicato l'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: LIYY.
- Pista:                   Coordinate ARP: Omissis  
                                  Orientamento magnetico:35/17
- Orario: H24
- Lunghezza pista: 1560 m
- Designazione. ATZ
- Limiti laterali: Limiti laterali: cerchio di raggio 3 NM con centro sul punto di riferimento aeroportuale
- Limiti verticali: GND/3000 ft AMSL
- Classificazione dello spazio aereo: "D".
- Nominativo dell'unità ATS: "MARCONI TOWER"
- Lingua: ENG
- Servizio: Air traffic Control / Alerting Service
- Lingua: ENG
- Frequenza: 122.7 MHZ
- Emergenza: 121.5 MHZ
- Orario: H24
- Radioassistenze: MARCONI VOR/DME : MRC frq 113.7 khz, CH 81X

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

- Designazione. CTR
- Limiti laterali: Vedi documentazione AIS in vigore
- Limiti verticali: GND/3000 ft AMSL
- Classificazione dello spazio aereo: "C".
- Nominativo dell'unità ATS: "MARCONI RADAR"
- Lingua: INGLESE
- Servizio: Air traffic Control / Alerting Service
- Lingua: INGLESE
- Frequenza: 118.15 MHZ
- Emergenza: 121.5 MHZ
- Orario: H24
- Codici SSR: 4515/4525

## 2. Servizio Informazioni Volo di Aerodromo

### 2.1 Comunicazioni dell'AFIS-U di Pretorio

Le comunicazioni di Pretorio AFIS-U sono svolte in lingua inglese con la fraseologia standard di cui al documento Eurocontrol:

[http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/field\\_tabs/content/documents/nm/airspace/airspace-atmprocedures-afis-manual-1.0.pdf](http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/field_tabs/content/documents/nm/airspace/airspace-atmprocedures-afis-manual-1.0.pdf)

Ove non disponibile la fraseologia standard, si ricorrerà alla lingua inglese.

Allorquando l' presso l'AFIS di Pretorio abbia dubbi che il pilota di un aeromobile possa aver equivocato le la tipologia di servizio informazioni volo erogato, aspettandosi invece la fornitura del servizio di controllo del traffico aereo, l'operatore dovrà prontamente chiarire il malinteso mediante il seguente messaggio:

- “*NOMINATIVO AEROMOBILE*” - PRETORIO AERODROME INFORMATION, - AERODROME CONTROL SERVICE NOT REPEAT NOT PROVIDED.

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.

## 2.2 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza prima del rullaggio

L'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio fornisce agli aeromobili in partenza, prima del rullaggio, le seguenti informazioni:

- La pista preferenziale;
- MET-REPORT;
- Stop orario;
- Informazioni essenziali sulle condizioni dell'aerodromo.

## 2.3 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza durante il rullaggio

L'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio fornisce agli aeromobili in rullaggio le seguenti informazioni:

- Le informazioni di cui al precedente punto 2.2 qualora non già fornite;
- La pista preferenziale;
- La Direzione, intensità del vento e significative variazioni;
- Informazioni di traffico;
- Eventuali codici SSR assegnati e in caso di inserimenti IFR su MRC VOR /DME, la clearance di rotta ottenuta da MARCONI RADAR (cfr paragrafo 3.2), richiedendo il read back.
- Istruzione a riportare il punto attesa.

## 2.4 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza prima del decollo

L'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio 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.

## 2.5 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza dopo il decollo

L'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio fornisce agli aeromobili dopo il decollo le seguenti informazioni:

- Eventuali aggiornamenti di Informazioni di traffico;
- Istruzione a riportare il primo punto lungo la rotta prevista.

## 2.6 Informazioni fornite agli aeromobili in partenza usciti dalla zona di competenza.

L'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio 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.

## 2.7 Informazioni fornite agli aeromobili in arrivo

L'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio fornisce agli aeromobili in arrivo, quando giunti sull'ultimo punto di riporto lungo la rotta seguita, prima dell'ingresso nella FIZ:

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

## 2.9 Informazioni fornite agli aeromobili in circuito di traffico.

L'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio fornisce agli aeromobili in circuito di traffico:

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

## 2.10 Informazioni fornite agli aeromobili prima dell'atterraggio.

L'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio 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;
- L'istruzione a riportare pista libera.

## 2.11 Informazioni fornite agli aeromobili dopo l'atterraggio.

L'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio fornisce agli aeromobili dopo l'atterraggio e dopo che abbiano riportato pista libera:

- Eventuali informazioni di traffico;
- Aggiornamenti circa le Informazioni essenziali sulle condizioni dell'aerodromo,
- Eventuali informazioni di rullaggio e di parcheggio (su richiesta);
- L'istruzione a riportare al parcheggio.

## 2.12 Informazioni fornite agli aeromobili in attraversamento.

L'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio fornisce agli aeromobili che debbano attraversare o operare all'interno della FIZ:

- Eventuali informazioni di traffico;
- MET-REPORT.

## 2.13. Informazioni essenziali sulle condizioni dell'aerodromo

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.

### 2.13. Pista preferenziale

La pista preferenziale viene scelta e comunicata agli A/C in arrivo e partenza dall'O-FIS. Nella scelta l'Operatore prende in considerazione fattori quali provenienza o destinazione degli A/C in arrivo e partenza, eventuali fattori avarie degli ausili luminosi per l'avvicinamento e atterraggio, condizioni meteorologiche particolari (i.e. Cumulonemi, windshear, ecc...) e, prioritariamente, la direzione e intensità del vento al suolo.

In ogni caso presso l'aeroporto Pretorio, l'O-FIS non potrà definire pista preferenziale una particolare direzione di decollo o di atterraggio che implichi una componente di vento in coda maggiore di 4 kts.

Allorquando l'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio decida di cambiare la pista preferenziale dovrà:

- Contattare l'operatore follow-me affinché effettui la rotazione della T di Atterraggio posizionata nel quadrato segnali (nominativo radio "FOLLOW ME" oppure tramite cellulare di servizio);
- Comunicare il cambio della pista preferenziale a tutti gli aeromobili in volo o prossimi al decollo.
- Comunicare il cambio della pista preferenziale a Regione Informazioni e, qualora siano previsti arrivi dall'aeroporto di Marconi o di Rebibbia rispettivamente a Marconi Radar e Rebibbia Radio.

## 3. Coordinamenti

### 3.1. Aeromobili in partenza

Durante il rullaggio l'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio richiederà all'aeromobile il riporto delle intenzioni dopo la partenza oppure la conferma della rotta pianificata nel FPL.

Qualora l'aeromobile interessi il CTR di Marconi l'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio riporterà a MARCONI RADAR le seguenti informazioni:

- Nominativo e tipo dell'aeromobile;
- Rotta richiesta/quota e stimato al decollo;
- Primo punto di riporto in uscita dalla FIZ di Pretorio.

Nel caso in cui MARCONI RADAR assegni all'aeromobile un codice SSR, tale informazione sarà comunicata al velivolo durante il rullaggio (cfr paragrafo 2.3).

Qualora l'aeromobile non interessi il CTR di Marconi, l'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio riporterà a REGIONE INFORMAZIONI le seguenti informazioni:

- Nominativo e tipo dell'aeromobile;
- Rotta richiesta/quota e stimato al decollo;
- Primo punto di riporto in uscita dalla FIZ di Pretorio.

L'orario di decollo di ogni aeromobile deve essere comunicato:

- all'ARO di Pretorio (sempre);
- a REGIONE INFORMAZIONI qualora l'aeromobile esca dalla FIZ di Pretorio;
- a MARCONI RADAR qualora l'aeromobile interessi il CTR di MARCONI;
- ove possibile a REBIBBIA RADIO qualora l'aeromobile sia diretto presso tale aeroporto.

### 3.2. Aeromobili in partenza inserimento IFR

Un aeromobile in partenza VFR con inserimento IFR sul VOR/DME MRC, all'interno del CTR di Marconi sarà soggetto alla seguente procedura di coordinamento.

- L'aeromobile richiederà l'autorizzazione alla messa in moto sulla frequenza di PRETORIO AERODROME INFORMATION. L'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio inoltrerà la richiesta a MARCONI RADAR ottenendo l'autorizzazione oppure un orario stimato. L'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio rilancerà tale autorizzazione/informazione all'aeromobile al parcheggio. In caso di orario stimato l'O-FIS, alla scadenza dello stimato, nel caso non sia pervenuta nel frattempo l'approvazione alla messa in moto, richiederà a MARCONI RADAR un nuovo stimato.
- L'aeromobile una volta iniziato il rullaggio attenderà l'autorizzazione di rotta che l'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio dovrà richiedere a MARCONI RADAR. L'O-FIS una volta ottenuta tale autorizzazione, la comunicherà al pilota durante il rullaggio, richiedendo opportuno read back.(cfr paragrafo 2.3).
- Una volta decollato, l'O-FIS presso l'AFIS di Pretorio comunicherà a MARCONI RADAR l'orario di decollo e lo stimato sul primo punto di riporto in uscita dalla FIZ di Pretorio.

### 3.3. Aeromobili in arrivo

Un aeromobile in arrivo sarà soggetto alla seguente procedura di coordinamento.

Qualora l'aeromobile diretto nella FIZ di Pretorio provenga dal CTR di MARCONI, MARCONI RADAR fornirà le seguenti informazioni all' AFIS di Pretorio:

- Nominativo e tipo dell'aeromobile;
- Rotta /quota;
- Primo punto di riporto in ingresso della FIZ di Pretorio e stimato.

Qualora l'aeromobile diretto nella FIZ di Pretorio provenga dalla FIR, Regione Informazioni fornirà le seguenti informazioni all' AFIS di Pretorio:

- Nominativo e tipo dell'aeromobile;
- Rotta /quota;
- Primo punto di riporto in ingresso della FIZ di Pretorio e stimato.

L'orario di atterraggio di ogni aeromobile deve essere comunicato dall'O-FIS di Pretorio:

- all'ARO di Pretorio (sempre).

### 3.3. Aeromobili in attraversamento

Un aeromobile in attraversamento della FIZ sarà gestito secondo le procedure di coordinamento di cui al precedente paragrafo 3.3 prima dell'ingresso e 3.1 prima dell'uscita.

## 4. Contingencies

### 4.1. Generalità

Per Contingencies si intende ogni evento anomalo o imprevisto occorso ad aeromobili in volo, potenzialmente pericoloso (situazioni anomale del traffico in atto) oppure avarie o eventi che possono degradare la qualità dei servizi ATS erogati, quali ad esempio malessere dell'Operatore FIS, avaria parziale o totale degli apparati AFIS, avarie telefoniche con gli enti ATS adiacenti, avaria dei sistemi automatici di trasmissione acquisizione informazioni meteo, ecc...

## 4.2 Gestione di situazioni anomale del traffico in atto

L'operatore FIS deve informare senza indugio l'aeromobile interessato ogni qual volta abbia rilevato o abbia notizia di una sua **configurazione anormale**, ad esempio il carrello di atterraggio non esteso o parzialmente retratto o esteso; insolita emissione di fumo proveniente da qualsiasi parte del velivolo, rischio di collisione con avifauna o presenza di ostacoli in pista o nell'area di atterraggio o di involo non rilevati dall'equipaggio.

Ogni qual volta un aeromobile in decollo segnali o sospetti di aver subito un **danno durante il decollo**, l'Operatore FIS deve istruire il Follow me ad ispezionare la pista utilizzata durante il decollo. Al termine dell'ispezione l'Operatore FIS deve senza indugio rilanciare il risultato di tale controllo all'aeromobile in volo. Fino a che la pista stessa non sia stata dichiarata completamente agibile dal Follow me, eventuali altri traffici devono essere informati del pericolo costituito da potenziali oggetti, sostanze o animali presenti sulla pista. L'operatore FIS deve tenere in considerazione che i predetti eventi potrebbero evolversi in situazioni di **Priorità all'atterraggio** o **Emergenza in volo** le cui azioni sono successivamente descritte.

Nel caso in cui un aeromobile in volo dichiarerà **Priorità all'atterraggio**, in accordo con il piano Emergenza aeroportuale (omissis), 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;
- scoraggiare l'utilizzo della pista ad altri aeromobili o mezzi non coinvolti nell'evento;
- assistere come opportuno il pilota dell'aeromobile in difficoltà.

Nel caso in cui un aeromobile dichiarerà **Emergenza in volo** per corto carburante o per altri motivi, in accordo con il piano Emergenza aeroportuale (omissis), 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;
- scoraggiare l'utilizzo della pista ad altri aeromobili o mezzi non coinvolti nell'emergenza;
- assistere come opportuno il pilota dell'aeromobile in emergenza.

Nel caso di **Incidente in Volo**, in accordo con il piano Emergenza aeroportuale (omissis), l'Operatore FIS dovrà: Omissis.

Nel caso in cui si sospetti o si abbia certezza che un aeromobile in volo nella propria area di responsabilità si trovi in **avaria radio**, l'Operatore FIS dovrà gestire l'evento come se l'aeromobile sia in una situazione di **Emergenza in volo**, tenendo in considerazione che esso, se in condizioni meteorologiche per il volo a vista (VMC):

- inserirà il codice 7600 sul transponder;
- continuerà il volo mantenendo VMC;
- atterrerà sull'aeroporto adatto più vicino; e
- segnalerà con i mezzi più rapidi all'ente ATS appropriato l'avvenuto atterraggio.

## 4.3 Gestione di Contingencies dei servizi ATS

Le contingencies di servizi ATS vengono gestite conformemente con quanto riportato dai Contingencies plans in vigore (Omissis).

## 5. STRIP MARKING

### 5.1 Generalità

Le strisce progresso volo (cd. Strips) costituiscono un ausilio al lavoro dell'O-FIS consentendo la registrazione dei principali dati relativi ad un determinato traffico e le informazioni ad esso fornite. Tale registrazione è di supporto, inoltre, in occasione del passaggio di consegne tra gli operatori, o in caso si debba ricostruire senza ritardo l'ultima posizione di un determinato aeromobile ai fini dell'erogazione del servizio di allarme. Il livello di affidabilità delle informazioni desumibili dalle strip, quindi, è condizionato dalla tempestività dell'aggiornamento di esse e dall'ordine e dalla precisione con cui gli aggiornamenti vengono apportati.

A tale scopo vengono utilizzate strisce di carta della lunghezza di 21 cm e di larghezza pari a 2,5 cm di colore

- bianco per traffico in partenza;
- giallo per traffico in arrivo;
- rosa per voli locali;
- rosa per aeromobili in attraversamento.

Le strip vengono posizionate sul bancone dell'O-FIS non appena si prevede imminente il contatto del relativo aeromobile e devono essere rimosse ed archiviate:

- quando il traffico in partenza (strip bianca) in attraversamento (strip rosa) abbia raggiunto il primo punto di riporto in uscita dalla FIZ di Pretorio sul quale è stato istruito a contattare l'appropriato Ente ATS;
- quando il traffico in arrivo (strip gialla) o locale (strip rosa) sia giunto al parcheggio;
- quando il traffico in attraversamento (strip rosa) ha lasciato la zona ed è stato istruito al cambio frequenza.

### 5.2 Criteri generali di compilazione

I dati desumibili da piano di volo delle strip sono compilate, ove possibile dall'operatore ARO sulla base delle informazioni pervenute attraverso la relativa messaggistica. Tutti gli aggiornamenti sono apportati dall'O-FIS in servizio a penna o con inchiostro nero utilizzando i seguenti caratteri standard:

- lettere:        **A B C D E F G J K H I L M N O P Q R S T U V W X Y Z**
- numeri:        **1 2 3 4 5 6 7 8 9 0**

Il numero zero può essere sottolineato al fine di distinguerlo dalla lettera O (oscar) solo quando i due caratteri si trovino nello stesso contesto alfanumerico quale, ad esempio, nei nominativi di un aeromobile.

- Esempio:        **OTA 120 (oscar tango alfa one two zero) OTA 120**

Eventuali errori devono essere sempre corretti mediante apposizione di un doppio tratto orizzontale sul dato emendato con il dato corretto inserito di fianco a quello errato.

- Esempio:        **~~3000~~ 2000 (3000 ft erroneamente trascritti, dato corretto 2000 ft.)**

I dati emendati sono barrati con un tratto orizzontale riportando il dato aggiornato di fianco a quello cancellato.

- Esempio:        **~~3000~~ 2000 (aeromobile che lascia i 3000 ft in discesa per 2000 ft.)**

Il gruppo orario di riferimento di ciascuna strip è quello indicato nella prima casella di sinistra ed è lì riportato con due cifre di dimensioni maggiori seguite da due minori ad indicare i minuti. Ovviamente il sistema orario utilizzato è quello UTC.

- Esempio:        **14<sup>57</sup>**

Tutti gli altri orari si indicano con un gruppo di due cifre indicanti i minuti, se il gruppo orario è lo stesso di quello di riferimento, diversamente utilizzando un gruppo di quattro cifre.

- Esempio:        **15 01**

### 5.3 Aeromobili in partenza

1	A	2	B	F	G	H	I	K
C	D	E		J				L

La striscia utilizzata per i voli in partenza dall'aeroporto di Pretorio viene compilata e aggiornata nel seguente modo:

- Casella A:** divisa con una diagonale, nella parte 1 va inserito LIXX, nella parte 2 va inserito l'aerodromo di destinazione;
- Casella B:** regole del volo e livelli, da utilizzarsi unitamente alla casella E;
- Casella C:** ETD inserire l'orario scrivendo l'ora con caratteri grandi ed i minuti in alto a destra con caratteri più piccoli ;
- Casella D:** ATD se l'orario è stato comunicato all'ARO per l'apertura del PLN inserire un check (√) come esponente ;
- Casella E:** vedi casella B ;
- Casella F:** in alto a destra il tipo dell'aeromobile, categoria per turbolenza di scia (può essere omessa);  
al centro nominativo dell'A/C  
in basso a destra true air speed (può essere omessa);  
in basso a sinistra eventuale codice Modo 3/A assegnato al volo.
- Casella G:** TXI;
- Casella H:** non utilizzato;
- Casella I:** primo punto di riporto in uscita dalla FIZ e orario;
- Casella J:** informazioni;
- Casella K:** non utilizzato;
- Casella L:** annotazioni e/o orario coordinamento con enti limitrofi.

#### 5.4 Aeromobili in arrivo

A	C	D	E	F	G	H	M
B			I	J	K	L	

La striscia utilizzata per i voli in arrivo all'aeroporto di Pretorio viene compilata e aggiornata nel seguente modo:

- Casella A:** ETA inserire l'orario scrivendo l'ora con caratteri grandi ed i minuti in alto a destra con caratteri piccoli;
- Casella B:** non utilizzato;
- Casella C:** regole del volo e livelli;
- Casella D:** in alto a sinistra trascrivere l'aerodromo di provenienza,  
in alto a destra trascrivere il tipo dell'A/C e categoria per turbolenza di scia (può essere omessa),  
al centro nominativo dell'A/C  
in basso a destra true air speed (può essere omessa);  
in basso a sinistra eventuale codice Modo 3/A assegnato al volo.
- Casella E:** eventuale riattaccata/touch and go e orario ;
- Casella F:** ATA se l'orario è stato comunicato all'ARO per la chiusura del PLN, inserire un check (√) come esponente;
- Casella G:** ETA revisionato dal pilota;
- Casella H:** 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 :** annotazioni.

## 5.5 Voli locali

A	B	C	D	E	F	G	H	M
				I	J	K	L	

La striscia utilizzata per i voli locali, decollati, atterrati e condotti all'interno della FIZ di Pretorio viene compilata e aggiornata nel seguente modo:

- Casella A:** ETD inserire l'orario scrivendo l'ora con caratteri grandi ed i minuti in alto a destra con caratteri piccoli;
- Casella B:** ATD se l'orario è stato comunicato all'ARO per l'apertura del PLN, inserire un check (√) come esponente;
- Casella C:** regole del volo e livelli;
- Casella D:** in alto a sinistra trascrivere LIXX,  
in alto a destra trascrivere il tipo dell'A/C e categoria per turbolenza di scia (può essere omessa),  
al centro nominativo dell'A/C  
in basso a destra true air speed (può essere omessa);  
in basso a sinistra eventuale codice Modo 3/A assegnato al volo.
- Casella E:** ETA;
- Casella F:** ATA se l'orario è stato comunicato all'ARO per la chiusura del PLN, inserire un check (√) come esponente;
- Casella G:** non utilizzato;
- Casella H:** non utilizzato;
- Casella I:** inserire LIXX;
- Casella J:** non utilizzato;
- Casella K:** non utilizzato;
- Casella L:** non utilizzato;
- Casella M:** annotazioni.

## 5.6 Aeromobili in attraversamento

A	B	C	D	E	F	G	H	M
				I	J	K	L	

La striscia utilizzata per i voli che attraversano la FIZ di Pretorio viene compilata e aggiornata nel seguente modo:

**Casella A:** ETO inserire l'orario scrivendo l'ora con caratteri grandi ed i minuti in alto a destra con caratteri piccoli seguito dal fix di ingresso;

**Casella B:** ATO;

**Casella C:** regole del volo e livelli;

**Casella D:** in alto a sinistra trascrivere l'aerodromo di partenza,  
in alto a destra trascrivere il tipo dell'A/C e categoria per turbolenza di scia (può essere omessa),  
al centro nominativo dell'A/C  
in basso a destra true air speed (può essere omessa);  
in basso a sinistra eventuale codice Modo 3/A assegnato al volo.

**Casella E:** non utilizzato;

**Casella F:** orario cambio frequenza ed ente successivo;

**Casella G:** stimato fornito dal pilota;

**Casella H:** ultimo punto di riporto con orario;

**Casella I:** aerodromo di destinazione;

**Casella J:** non utilizzato;

**Casella K:** non utilizzato;

**Casella L:** non utilizzato;

**Casella M:** annotazioni.

## 5.7 Simbologia

Nella compilazione delle strisce progresso volo, ed in particolare nelle caselle annotazioni, si farà ricorso alle abbreviazioni di cui in allegato E ed al seguente simbolismo.

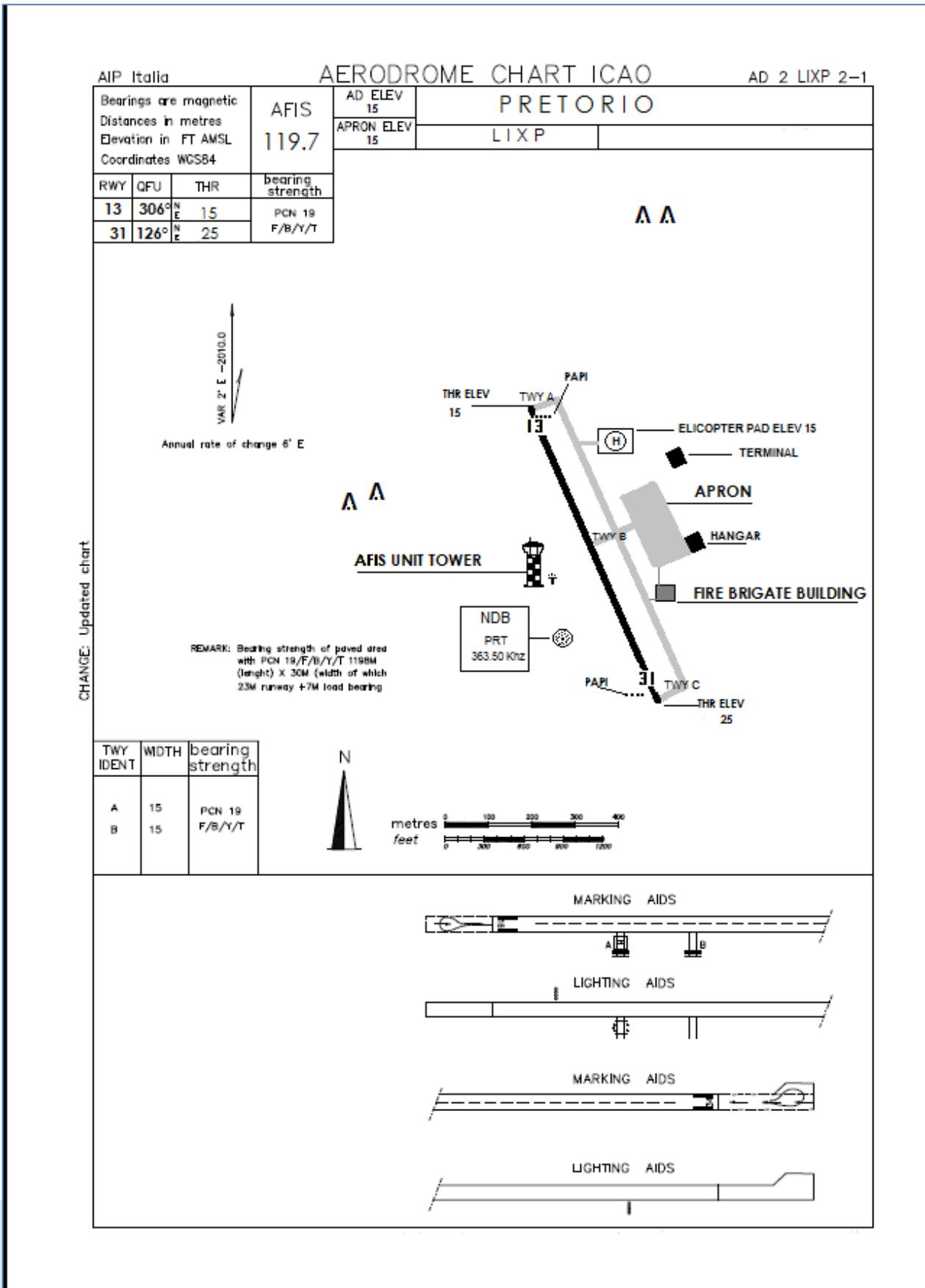
<b>T</b>	Stop orario fornito
<b>Q</b>	QNH fornito, seguito dal regolaggio altimetrico comunicato in 4 cifre ( es:1013)
<b>H</b>	aeromobile in attesa
<b>L/W</b>	aeromobile allineato in pista in attesa di decollo
<b>↑</b>	aeromobile in salita ( <del>2000</del> ↑ 3000 esempio di aeromobile che ha lasciato i 2000 ft in salita per 3000 ft)
<b>↓</b>	aeromobile in discesa ( <del>3000</del> ↓ 2000 esempio di aeromobile che ha lasciato i 3000 ft in discesa per 2000 ft)
<b>+</b>	al di sopra di (+2000 esempio di aeromobile al di sopra di 2000 ft)
<b>-</b>	al di sotto di (-3000 esempio di aeromobile al di sotto di 3000 ft)
<b>↕</b>	salita coordinata
<b>WX</b>	informazioni meteorologiche comunicate all'aeromobile
<b>△</b>	aeromobile in uscita dallo spazio aereo
<b>A</b>	rotta IFR autorizzata fino a destinazione
<b>F</b>	rotta IFR autorizzata fino al fix (specificare)
<b>M</b>	aeromobile IFR autorizzato a salire e a mantenere livello (specificare)
<b>✓</b>	informazione comunicata e correttamente ricevuta
<b>V</b>	regole del volo VFR
<b>Z</b>	regole del volo miste VFR/IFR

## 5.8 Conservazione e archiviazione

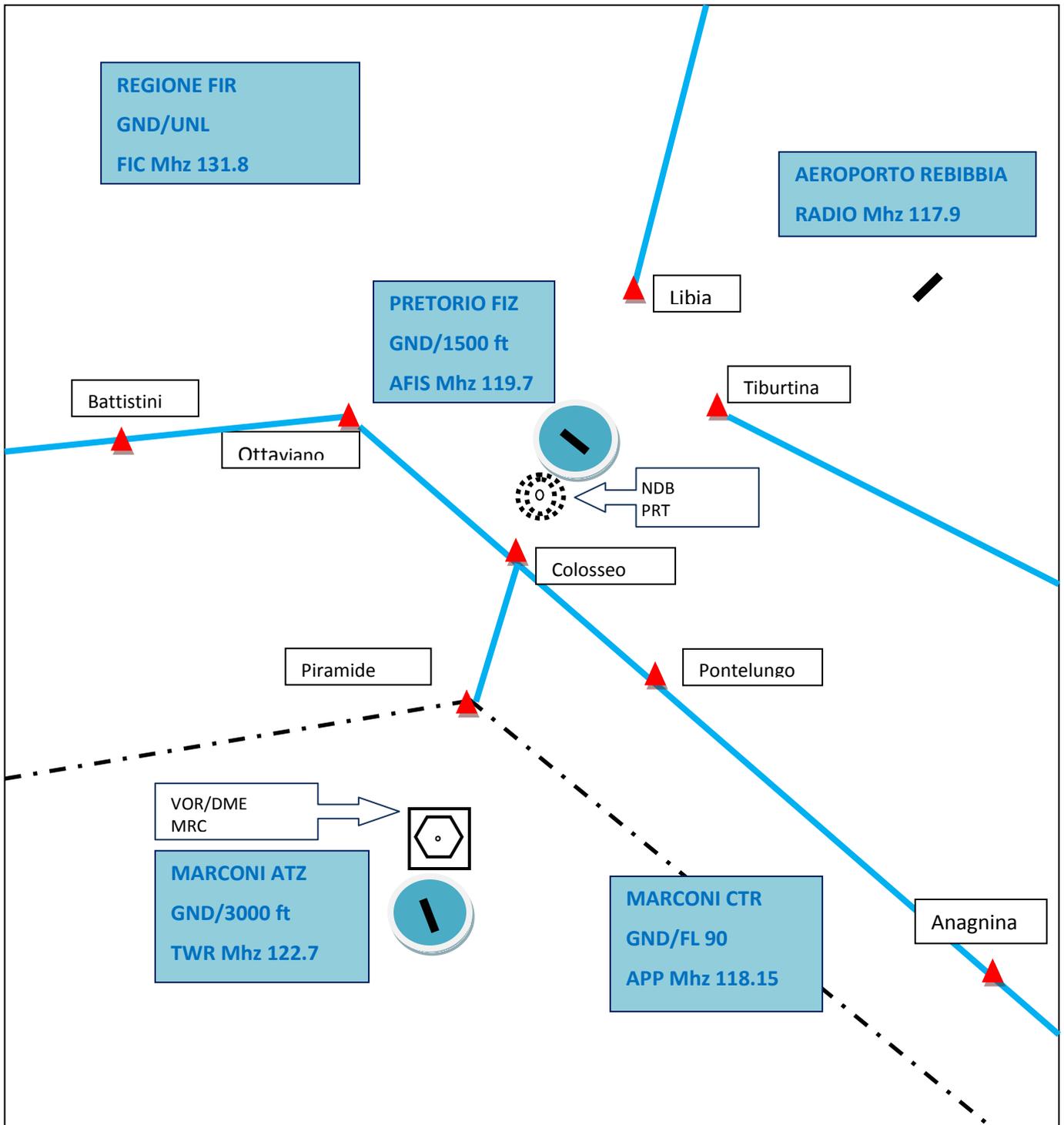
Una volta rimosse le strip vengono firmate sul retro dall'O-FIS che vi apporrà la data e provvederà alla loro archiviazione secondo i seguenti criteri:

Omissis

CARTA DI AERODROMO

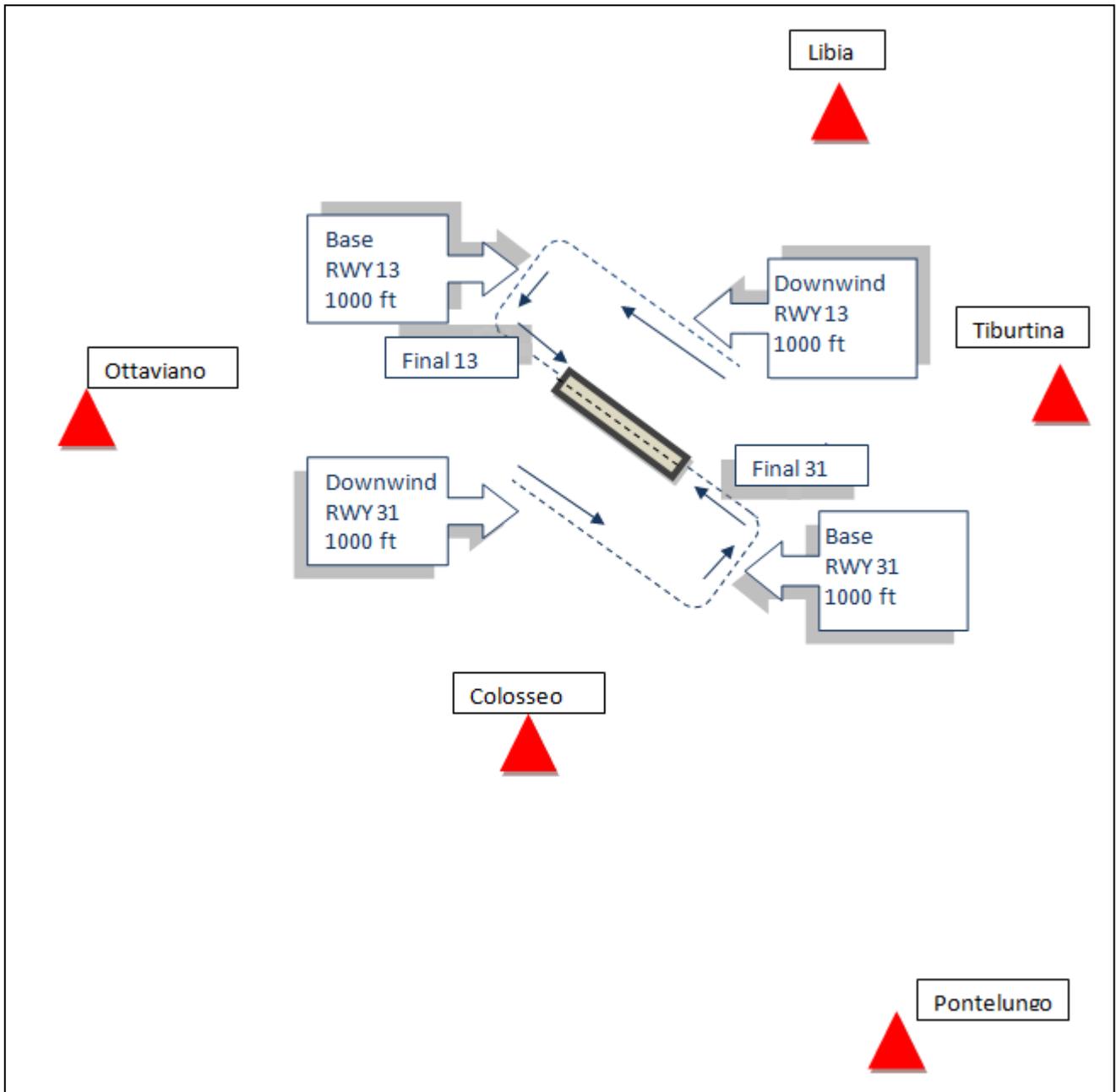


### GEOGRAFIA ATS



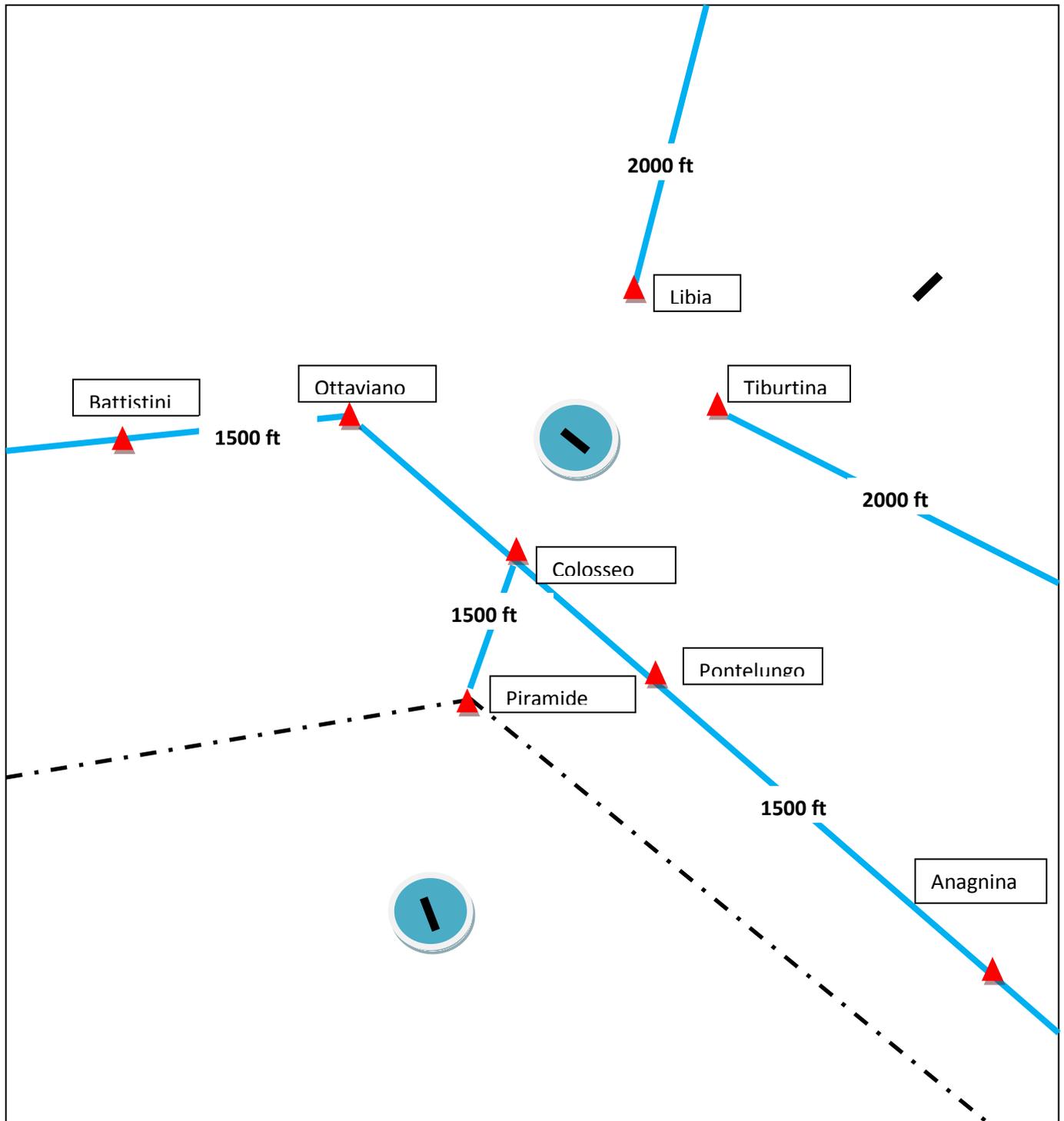
NON IN SCALA

### CIRCUITI DI TRAFFICO AEROPORTUALE



NON IN SCALA

ROTTE VFR



NON IN SCALA

## ABBREVIAZIONI

- **A/C**      *Aircraft* – Aeromobile
- **ABM**      *Abeam* – Al traverso di
- **ACC**      *Area Control Centre* – Centro di Controllo Regionale
- **AD**        *Aerodrome* – Aerodromo
- **AFIL**      *Flight plan filed in the air* – Piano di volo compilato in volo
- **AIS**      *Aeronautical information services* – Servizi di informazioni aeronautiche
- **ALT**      *Altitude* – Altitudine
- **AMSL**     *Above mean sea level* – Al di sopra del livello medio del mare
- **AOC**      *Aerodrome obstacle chart* – Carta degli ostacoli aeroportuali
- **ARO**      *Air traffic services reporting office* – Ufficio informazioni dei servizi del traffico aereo
- **ARP**      *Aerodrome reference point* – Punto di riferimento dell'aeroporto
- **ASDA**     *Accelerate stop distance available* – Distanza disponibile per accelerazione-arresto
- **ATA**      *Actual time of arrival* – Orario effettivo di arrivo (atterraggio)
- **ATC**      *Air Traffic Control* – Controllo del Traffico Aereo
- **ATD**      *Actual time of departure* – Orario effettivo di partenza (decollo)
- **ATO**      *Actual Time Over (significant point)* – Orario effettivo su (punto significativo)
- **ATS**      *Air traffic services* – Servizi del traffico aereo
- **ATZ**      *Aerodrome traffic zone* – Zona di traffico aeroportuale
- **BL**        *Base Leg* – Tratto base
- **CNL**      *Cancel o Cancelled* – Cancellare oppure cancellato
- **CTR**      *Control Zone* – Zona di Controllo
- **DW**        *Downwind* – Sottovento
- **EET**      *Estimated elapsed time* – Durata stimata del volo
- **ENAC**     Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
- **ETA**      *Estimated time of arrival* – Orario previsto di arrivo
- **ETD**      *Estimated time of departure* – Orario previsto di partenza
- **ETO**      *Estimated Time Over (a significant point)* – Orario previsto su (punto significativo)
- **FATO**     *Final Approach take-off area* - Area di decollo e di avvicinamento finale
- **FIC**      *Flight Information Center* – Centro Informazioni Volo
- **FIN**      *Final* – Finale
- **FIR**      *Flight Information Region* – Regione informazioni Volo
- **FIS**      *Flight Information Service* – Servizio informazioni Volo
- **FIZ**      *Flight Information Zone* – Zona Informazioni Volo
- **FRQ**      *Radio frequency* – Frequenza radio
- **IFR**      *Instrument Flight rules* – Regole del volo strumentale
- **LDA**      *Landing distance available* – Distanza disponibile per l'atterraggio
- **NDB**      *Non-directional radio beacon* – Radiofaro adirezionale
- **O-FIS**     *Flight Information service Officer* - Operatore del Servizio informazioni Volo
- **PCN**      *Pavement classification number* - Numero di classificazione della pavimentazione
- **PLN**      *Flight plan* – Piano di volo
- **POB**      *Persons on board* – Persone a bordo
- **RESA**     *Runway end safety area* – Area di sicurezza di fine pista
- **RLCE**     *Request Level change en route* Richiesta di cambio in rotta
- **RWY**      *Runway* – Pista
- **RV**        *Runway vacated* – Pista liberata
- **TGO**      *Touch and go* – Tocca e riparti
- **TO**        *Take Off* - Decollo
- **TODA**     *Take-off distance available* – Distanza disponibile per il decollo
- **TORA**     *Take-off run available* – Corsa disponibile per il decollo
- **TXI**      *Taxi* – Rullaggio
- **UNL**      *Unlimited* – Illimitato
- **VFR**      *Visual flight rules* – Regole del volo a vista

**PAGINA INTENZIONALMENTE BIANCA**