



Italy Division

Virtual Military AIP



ENR 1

REGOLE E PROCEDURE GENERALI

ATTIVITA' DI VOLO DEGLI AEROMOBILI NELLO SPAZIO AEREO ITALIANO

1. Definizioni

1.1 TrafficoAereoGenerale

1.1.1 Il traffico aereo civile e militare che segue le procedure stabilite dall'ICAO e/o le norme nazionali emanate in tal senso dell'ENAC.

1.1.2 I voli in GAT possono essere effettuati in tutto lo spazio aereo italiano inferiore e superiore. Tali voli sono controllati in funzione dello spazio aereo interessato da Enti ATS civili o militari, i quali applicheranno le pertinenti regolamentazioni ICAO, conformi principalmente agli Annessi ICAO 2, 11 e DOC 4444, con le eccezioni riportate in AIP Italia.

1.2 TrafficoAereoOperativo

1.2.1 Il Traffico Aereo Operativo (OAT) è costituito da tutti i voli che, per ragioni militari, tecniche, di Stato, ecc. non seguono la regolamentazione prevista per il Traffico Aereo Generale, ma sono soggetti a norme e procedure specificate dalle competenti autorità.

1.2.2 Il Traffico Aereo Operativo ha, di norma, la priorità nell'uso dello spazio aereo su altro traffico ad eccezione di quello in emergenza, del SAT, del traffico di soccorso nonché del traffico che opera nelle fasi critiche del decollo e dell'atterraggio.

1.2.3 I voli OAT sono normalmente effettuati al di fuori delle rotte ATS e degli spazi aerei controllati riservati al GAT. Questi voli sono controllati dagli appropriati enti ATS militari e/o radar della difesa aerea, in ossequio alle norme e procedure stabilite dall'Aeronautica Militare Italiana.

1.3 TrafficoSAT

1.3.1 Il traffico SAT (Security Air Traffic) identifica tutti i voli condotti per esigenze reali di Difesa Aerea ed ha la precedenza su tutto il restante traffico GAT e OAT tranne quello in emergenza e di soccorso (SAR e voli ambulanza).

1.3.2 Data l'atipicità di tali voli essi prescindono dalla pianificazione e programmazione.

1.3.3 I voli sono condotti sotto il comando e controllo degli Enti della Difesa Aerea, in armonia alle Direttive Nato in vigore ed in coordinamento con gli appropriati Enti ATS.

1.4 Aeromobili di Stato (Art. 744 Codice della Navigazione).

Sono Aeromobili di Stato gli aeromobili militari e quelli, di proprietà dello Stato, impiegati in servizi istituzionali delle forze di polizia dello Stato, della dogana, del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, del Dipartimento per la Protezione Civile o in altro servizio di Stato.

Tutti gli altri aeromobili sono considerati privati. Salvo che non sia diversamente stabilito da convenzioni internazionali, agli effetti della navigazione aerea internazionale sono considerati privati anche gli aeromobili di Stato, ad eccezione di quelli militari, di dogana, di polizia e del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Sono equiparati agli aeromobili di Stato gli aeromobili utilizzati da soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale.

2 NORME GENERALI RELATIVE ALLE OPERAZIONI DI VOLO MILITARI.

2.1 Generalità

2.1.1 Le regole di seguito descritte si applicano a tutti gli aeromobili di Stato, in tempo di pace, condotti sul territorio italiano e sulle acque nazionali quali GAT e/o OAT, e debbono essere osservate da tutti gli equipaggi di volo nazionali e stranieri, quando così autorizzati. In particolare devono essere rispettati:

- i livelli assegnati;
- i livelli minimi e massimi;
- le aree da evitare;
- le limitazioni di velocità;
- le limitazioni di orario;
- le comunicazioni T/B/T previste.

2.1.2 I naviganti dovranno operare in maniera tale da non inficiare la sicurezza del traffico aereo, delle persone e cose sul territorio.

2.1.3 Gli aeromobili possono operare solo se in possesso di tutto l'equipaggiamento necessario per la conduzione del volo/missione, compreso quello di emergenza, come prescritto dall'appropriata autorità militare o di Stato.

2.1.4 La struttura delle FIR italiane e le norme che ne disciplinano l'uso, riportate nelle Pubblicazioni di Informazione Aeronautica militare e civile, devono essere conosciute e rispettate dagli equipaggi di volo; esse rappresentano elemento fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi operativi e addestrativi e per la sicurezza del volo. Particolare attenzione deve essere posta dai voli in vicinanza di spazi aerei di controllati. L'ingresso non autorizzato in tali spazi aerei o in zone vietate, regolamentate e pericolose più in generale situazioni di pericolo e, pertanto, deve essere preso in considerazione soltanto come ultima risorsa per uscire da una situazione di emergenza attuando le relative procedure. Eventuali variazioni di rotta e/o livello devono essere richieste o notificate all'Ente ATS responsabile in funzione della classe di Spazio Aereo e dei servizi ATS in esso previsti e forniti.

In particolare:

- le aree proibite devono essere evitate, a meno che non sia chiaramente specificato che il divieto è rivolto in via esclusiva al traffico aereo civile;
- le aree regolamentate o riservate ad attività aeree speciali possono essere penetrate se:

- il tipo di restrizione lo consente, o - una missione specifica deve essere condotta entro l'area e l'Ente gestore abbia rilasciato la preventiva approvazione, o - l'Ente ATC responsabile ne autorizzi il transito di volta in volta.

2.1.5 Non è consentita l'attività OAT da e per l'estero, da parte degli aeromobili nazionali ed esteri se non espressamente autorizzata, in assenza di protocolli e accordi internazionali.

2.1.6 L'attività GAT e OAT sul territorio nazionale da parte degli aeromobili ed equipaggi stranieri deve essere preventivamente coordinata ed autorizzata dal Ministero della Difesa - Stato Maggiore Aeronautica.

2.2 Classificazione dei voli

2.2.1 Gli aeromobili di Stato operanti, sul territorio italiano, come OAT possono essere effettuati in accordo alle seguenti regole:

2.2.2 VOAT (Visual OAT), missioni condotte in accordo alle regole del volo a vista operativo;

2.2.3 IOAT (Instrument OAT), missioni operative condotte in accordo alle regole del volo strumentale operativo.

2.2.4 Voli speciali

- Voli SAT (Security Air Traffic) Voli eseguiti per esigenze reali di Difesa Aerea Nazionale;

- Voli BBQ/OAT Il volo BOAT è una particolare forma di VOAT che identifica missioni operative di navigazione a bassissima quota condotte in accordo a regole del volo a vista operativo ed alle Direttive di F.A. di riferimento;
- Voli BAT Attività pronto intervento effettuata da aeromobili di Stato in servizio specifico per operazioni di ordine/ sicurezza pubblica e protezione civile.

2.3 Orario delle operazioni di volo militari

2.3.1 I voli OAT, se non diversamente specificato, possono essere svolti con orario H24 durante tutto l'arco dell'anno.

2.3.2 Le operazioni BBQ/OAT svolte sul territorio nazionale entro le 3 NM dalla costa, possono essere condotte dalle 0700 ora locale fino alle 23.00 ora locale di tutti i giorni compresi tra il lunedì ed il venerdì, escluso le festività nazionali infrasettimanali a meno di specifica deroga emessa dal Ministero della Difesa – Stato Maggiore dell'Aeronautica (es. esercitazioni, manifestazioni, ecc).

2.4 Altezze minime per i voli OAT

2.4.1 Eccetto quando necessario per il decollo o per l'atterraggio, oppure eccetto quando permesso dall' appropriata autorità responsabile per le operazioni da condurre (ad esempio operazioni BAT), i voli OAT devono essere condotti ad un'altezza non inferiore alle prescritte minime applicabili.

Nota: Vedere ENR 1.2 per le altezze minime applicabili ai voli VOAT e ENR 1.3 per i livelli minimi applicabili ai voli IOAT.

2.4.2 Gli obiettivi del servizio di controllo del traffico aereo, così come prescritti nell'Annesso 11 ICAO, non includono la prevenzione delle collisioni con il terreno.

Le procedure prescritte in questo documento non sollevano i naviganti dalla loro responsabilità di accertarsi che qualsiasi autorizzazione emessa dagli enti del controllo del traffico aereo sia sicura relativamente alla separazione dal terreno, eccetto quando un volo IOAT controllato è vettorato dal radar o quando un volo IOAT controllato viene istruito dal radar a seguire una rotta diretta che lo porti fuori da una rotta ATS.

Nota: L'espressione "volo IOAT controllato" si riferisce solo ad un volo IOAT quando condotto all'interno di spazi aerei controllati (vedere anche ENR 1.4 per la classificazione degli spazi aerei ATS)

2.5 Uso del transponder

2.5.1 Gli aeromobili con Piano di Volo OAT, se equipaggiati, dovranno mantenere costantemente acceso il transponder sul Modo "3/A" e "C" ad eccezione di:

- voli in formazione stretta, per i quali, salvo diversa istruzione ATC, solo il Capo Formazione dovrà mantenerlo acceso;
- esercitazioni e/o attività per le quali sia stata emanata, coordinata e pubblicata sull'ordine di operazioni una specifica deroga.

2.6 Voli in formazione

2.6.1 Regole generali

La formazione dovrà operare come un singolo aeromobile per quanto riguarda la navigazione ed i riporti di posizione;

2.6.2 La separazione tra gli aeromobili è responsabilità del capo formazione e dei piloti comandanti gli aeromobili della formazione in tutte le fasi del volo. Ci include anche il periodo di transizione quando gli aeromobili effettuano manovre all'interno della formazione per ottenere la separazione fra essi, per effettuare controlli, durante il ricongiungimento dopo il decollo ed il distanziamento prima dell'atterraggio.

2.6.3 Tra il capo formazione e ciascun aeromobile dovrà essere mantenuta una distanza orizzontale non superiore a 0.5

NM e una distanza verticale non superiore a 100 ft;

2.6.4 In caso di formazioni comprendenti differenti tipi di aeromobili, specificare nel Campo 18 del Piano di Volo i tipi degli aeromobili.

2.6.5 Decollo e atterraggio

Gli aeromobili di Stato (GAT e OAT) possono decollare e atterrare in formazione in accordo alle direttive nazionali e/o internazionali in vigore per ciascuna tipologia di velivolo interessato e nel rispetto della sicurezza delle operazioni condotte sull'aeroporto.

Eccezioni, restrizioni e/o procedure aeroportuali specifiche, qualora esistenti, devono essere riportate nelle apposite pubblicazioni aeronautiche.

2.6.6 Formazioni Radar-Trail

Le formazioni Radar-Trail sono formazioni di volo condotte da due o più aeromobili che a differenza della classica formazione in ala prevedono il sequenziamento degli stessi lungo l'asse longitudinale ad una distanza relativa tra il velivolo che precede e quello che segue variabile in termini temporali tra 30 secondi ed 1 minuto, pari ad una distanza di circa 3-7 NM.

2.6.6.1 Tale tipologia di formazione dovrà essere chiaramente indicata nel Campo 18 Piano di Volo (es. RMK/ RADAR TRAIL FORMATION FROM ...località... TO ...località...).

2.6.6.2 Oltre ad applicare le regole generali previste al precedente paragrafo, ad eccezione del punto riguardante la distanza tra gli aeromobili, è responsabilità del

capo formazione notificare agli Enti ATS la tipologia di formazione effettuata, il numero degli aeromobili interessati ed il relativo distanziamento tra gli stessi in termini di tempo e/o distanza al fine di permettere la quantificazione dello spazio aereo occupato e delle relative informazioni di traffico ad esse connesse.

2.7 Attività supersonica

2.7.1 Per velocità supersonica si intende qualsiasi velocità eccedente il valore di Mach 0.95.

2.7.2 L'attività supersonica potrà essere effettuata solo in OAT.

2.7.3 Sul territorio nazionale la velocità suddetta potrà essere superata a FL 460 o al di sopra e, al di fuori dei limiti laterali di Zone di Controllo (CTR - Control Zone), oltre le 12nm dalla costa al di sotto di 1000 FT AGL.

In caso di attraversamento di una zona controllata, in deroga a quanto sopra è possibile richiedere, e ottenere, l'autorizzazione al controllore che potrà rilasciarla in accordo al traffico presente.

2.8 Priorità di volo

Normalmente nel servizio di controllo del traffico aereo viene applicato il criterio "chi prima arriva, prima è servito". Tale criterio è estendibile anche al Traffico Aereo Operativo, rispettando, comunque, i seguenti criteri generali di precedenza, a meno che diversamente stabilito con apposite istruzioni locali, a seguito di valutazione ed approvazione delle autorità centrali:

1. aeromobili in emergenza
2. voli di soccorso (SAR, Ambulanza)
3. voli SAT
4. voli umanitari, BAT, VIP, OPEN SKIES
5. voli radiomisure (flight check)
6. OAT
7. GAT

ENR 1.2

REGOLE DEL VOLO OPERATIVO A VISTA (VOAT)

1 GENERALITA'

1.1 Per "volo VOAT" si intende un volo condotto in accordo alle regole specificate dalle autorità militari per le operazioni di volo a vista, alle modalità di seguito indicate e, per le porzioni di volo entro spazi aerei classificati come specificato nella parte ENR 1.4, in accordo a quanto prescritto per ciascuna classe di spazio aereo.

1.2 Nel caso in cui non siano indicate norme specifiche, i voli VOAT dovranno attenersi alle regole VFR riportate nella documentazione ICAO e nell'AIP-Italia.

1.3 Non sono riportate norme specifiche per i voli VOAT condotti entro aree riservate ad attività militari in quanto tali spazi aerei, quando attivi, non sono classificati come specificato nella parte ENR 1.4.

Sarà cura dell'Autorità Militare, responsabile per l'attività in tali aree, stabilire eventuali norme specifiche da seguire oppure indicare la classe di spazio aereo alle cui norme attenersi durante il volo VOAT in tali zone, se applicabile e compatibile con le attività da effettuare.

1.4 L'attività VOAT può essere condotta, sul territorio nazionale, da GND a FL195. All'interno degli spazi aerei gestiti dall'Aeronautica Militare e nelle aree P/R/D e TSA pubblicate sui documenti AIS, l'attività VOAT può essere condotta da GND a UNL o al limite superiore dell'area considerata. Inoltre, l'attività VOAT potrà essere svolta anche in spazi aerei classificati "A" alle condizioni stabilite nel successivo paragrafo 7.

1.5 Se non diversamente specificato l'attività VOAT potrà essere condotta con orario H24.

1.6 Le attività VOAT devono essere condotte a velocità subsonica (ad eccezione di quanto previsto nella parte ENR 1.1 relativamente alle attività di volo supersonico in spazio aereo sovrastante acque internazionali).

2 CONDIZIONI METEOROLOGICHE (VMC) PER IL VOLO VOAT

2.1 Eccetto quando operanti come volo VOAT Speciale, i voli VOAT devono essere condotti in modo che l'aeromobile voli in condizioni di visibilità e distanza dalle nubi pari o superiori a quelle specificate nella seguente tabella. L'espressione "di giorno" è usata per indicare il periodo compreso tra 30 minuti prima del sorgere del sole a 30 minuti dopo il tramonto secondo le effemeridi della località considerata.

2.2 A meno che non abbiano ricevuto un'autorizzazione in VOAT Speciale, gli aeromobili in VOAT non potranno decollare o atterrare su aerodromi controllati ubicati in zone di controllo(CTR), né entrare nella zona di traffico d'aerodromo (ATZ) o nel circuito di traffico di tali aerodromi quando:

a. la visibilità al suolo è inferiore a 5 km; o b. il ceiling è inferiore a 1500FT.

2.3 I voli VOAT non potranno decollare o atterrare su aerodromi non controllati (classificati "G") o su aviosuperfici situate in spazi aerei di classe "G" quando:

- la visibilità al suolo o nella direzione di atterraggio/decollo è inferiore a 1500M;
- il ceiling è inferiore ad una altezza che consenta al pilota di mantenersi al di sotto delle nubi e di mantenersi in contatto visivo con il suolo o con l'acqua nel rispetto delle altezze minime stabilite (vedere paragrafo 3.).
Nota: Gli elicotteri potranno operare con visibilità inferiore a 1500M, purché manovrati ad una velocità che consenta di osservare altro traffico ed ostacoli in tempo utile per evitare collisioni.

Per le fasi di volo diverse dall'atterraggio e decollo, i piloti si uniformeranno alle minime VMC stabilite per la classe di spazio aereo interessato in funzione delle regole di volo seguite.

MINIME VMC PER L'ATTIVITA' VOAT		
CLASSE DI SPAZIO AEREO	ABCDE	FG
		Al di sopra di 3000FT AMSL o 1 000FT AGL (quale delle due quote è più alta).
VISIBILITÀ IN VOLO	8km A o al disopra di FL100 5 km Al di sotto di FL100	1500M di giorno (<i>by day</i>) ⁽¹⁾ ; 3000M di notte (<i>by night</i>).
DISTANZA DALLE NUBI	1500M orizzontalmente; 1000FT verticalmente.	Fuori dalle nubi ed in vista del suolo o dell'acqua

(1) Gli elicotteri possono operare di giorno anche con valori inferiori a 1.5 km purché manovrati ad una velocità che tenuto conto della visibilità consenta di osservare altro traffico o gli ostacoli in tempo utile per evitare collisioni.

3 LIVELLI MINIMI

3.1 I livelli minimi sotto riportati si applicano a tutte le attività di volo a vista condotte da aeromobili militari, incluse le attività svolte come VFR GAT.

3.2 Aeromobili ad ala fissa:

- su tutto l'arco alpino la quota minima è di 2000FT AGL (per arco alpino si intende l'area compresa tra i confini di Stato e la linea congiungente i punti: 4604N-1330E 4619N-1314E 4534N-1055E 4550N-0830E 4521N-0732E 4445N-0715E 4410N-0741E);
- su tutta la rimanente parte del territorio nazionale la quota minima è di 1000ft AGL, eccetto entro le Aree Tattiche riportate nel Manuale BOAT, ove la quota minima è di 500FT AGL;
- entro l'area delimitata dalle coordinate geografiche 4600N-1100E, 4600N-1200E, 4630N-1200E, 4630N-1100E, 4600N-1100E, l'attività addestrativa deve essere condotta ad una quota non inferiore a 13000ft AMSL, tale restrizione non si applica nelle fasi di decollo e atterraggio degli aeromobili da e per l'aeroporto di Bolzano;
- al di fuori delle 3 NM dalla linea di costa 100ft AMSL di giorno e 300ft AMSL di notte.

3.3 Elicotteri:

- su tutto il territorio nazionale la quota minima prevista per gli elicotteri deve essere di 500FT AGL lungo tutto l'itinerario per giungere all'Area Dedicata dove svolgere l'attività peculiare (verricello, eli sbarco, ecc.), mentre nelle Aree Tattiche riportate nel Manuale BOAT la quota minima autorizzata è di 150FT AGL;
- al di fuori delle 0.5 NM dalla linea di costa 50FTAMSL di giorno e 100FTAMSL di notte.

3.4 Le regole sopra enunciate non esimono i naviganti dall'osservare tutte le altre restrizioni all'attività di volo pubblicate, inoltre, non si applicano:

- agli aeromobili (ala fissa ed ala rotante) che svolgono addestramento finalizzato al S.A.R. e/o al concorso con la
- Protezione Civile (ricerca e soccorso, lotta antincendio, ecc.);
- ai velivoli quando svolgono addestramento esclusivamente entro poligoni permanenti di qualsiasi genere utilizzati per attività a fuoco e/o in bianco e all'interno di aree demaniali non abitate appartenenti all'Amministrazione Difesa. In tale circostanza è autorizzato il raggiungimento della quota minima necessaria per effettuare l'attività addestrativa stessa;
- nelle fasi di decollo e atterraggio.

3.5 Tutti i centri abitati non debbono, di norma, essere sorvolati. Nel caso non fosse possibile evitarne il sorvolo, esso dovrà avvenire ad una quota tale da consentire all'aeromobile di portarsi fuori dell'agglomerato urbano, in caso di improvvisa avaria, e, comunque, per quanto possibile:

- non al disotto di 1500ft AGL per aeromobili ad ala fissa;

- non al di sotto di 1000ft AGL per gli elicotteri.

4 ALTITUDINI DI SICUREZZA

Nella pianificazione e condotta di un volo VFR/VOAT dovranno essere considerate anche le seguenti altitudini di sicurezza:

- a. Altitudine minima in rotta (MEA): altitudine di riferimento da raggiungere ogni qualvolta un aeromobile, seppure in rotta e non in emergenza si trovi in non volute condizioni IMC. Essa equivale a 1000ft sopra l'ostacolo più alto presente entro 10NM su ciascun lato della rotta (arrotondato ai 100FT superiori) e deve essere calcolata tratta per tratta. Per gli aeromobili con velocità al suolo inferiore ai 150KT, può essere usata la distanza di 5 NM dalla rotta.
- b. Emergency Pull-up Altitude (EPA): altitudine di emergenza da raggiungere qualora l'aeromobile si venga a trovare in condizioni IMC e, nello stesso momento sia fuori rotta e/o in emergenza. I valori dell'EPA, individuati aggiungendo 1000ft (2000ft in aree montagnose) all'altezza dell'ostacolo più alto presente nell'area di riferimento ed arrotondando ai 500FT superiori, sono riportati nel Manuale BOAT.

Nota: Vedere anche il paragrafo 7. per le "azioni in caso di deterioramento delle condizioni meteorologiche per le operazioni di volo VOAT".

5 CODICI SSR

5.1 I voli VOAT, indipendentemente dalla classe attribuita allo spazio aereo, devono attivare, se equipaggiati, il

Transponder sul Modo "3/A" e "C" selezionando il Codice A7000, fatta salva l'assegnazione di altro codice da parte degli Enti ATC o D.A.

Si raccomanda particolare attenzione nell'inserimento del Codice A7000 da parte degli aeromobili che operano secondo le regole del volo a vista operativo (VOAT), al fine di evitare errati inserimenti di codici di emergenza (A7500, A7600 e A7700) che potrebbero provocare l'attivazione degli enti ATS, SAR e della Difesa Aerea.

5.2 Gli aeromobili che svolgono attività BBQ/OAT, se non diversamente istruiti, devono selezionare il Modo "3/A" e "C" Codice 2600.

6 AZIONI IN CASO DI DETERIORAMENTO DELLE CONDIZIONI METEOROLOGICHE PER LE OPERAZIONI DI VOLO VOAT

6.1 Qualora le condizioni meteorologiche in volo si deteriorano al punto che la prosecuzione del volo VOAT sia compromessa, è responsabilità del pilota, o capo formazione, intraprendere le seguenti azioni, elencate in ordine di priorità, per mantenere le tassative condizioni di volo a vista:

- effettuare lievi deviazioni dalla rotta pianificata, tenendo conto della direttrice del traffico aereo nel corridoio utilizzato (se in volo BBQ/OAT), delle restrizioni di spazio aereo e degli spazi aerei controllati, dandone comunicazione agli Enti ATC/D.A. più vicini, ai fini del servizio informazioni volo e servizio di allarme;
- salire in VMC e richiedere l'autorizzazione all'appropriato Ente ATC per un inserimento IFR/IOAT richiedendo un instradamento per la prosecuzione della missione fino ad un punto in cui si possa riprendere la missione VOAT;
- interrompere la missione VOAT per rientrare alla base, attenendosi alle norme VFR ed evitando le aree, i corridoi e le quote di interesse per altro traffico operativo.

6.2 Nel caso in cui, in seguito ad una errata valutazione delle condizioni meteorologiche, ci si trovi nell'impossibilità di applicare le procedure del precedente paragrafo, ovvero si incontrino improvvise condizioni IMC, il pilota, o capo formazione, dovrà:

- interrompere la missione;
- salire alla Altitudine minima in rotta (MEA). (da non confondersi con la Minimum Enroute Altitude per il volo in aerovia/rotte ATS - vedi Cap 5 Altitudini di sicurezza)
- effettuare le previste comunicazioni radio con gli Enti ATS/DA di giurisdizione al fine di richiedere un eventuale inserimento in IFR/IOAT e/o ulteriore salita per il raggiungimento delle condizioni meteo idonee per il proseguimento del volo a vista;

6.3 Qualora, oltre a non essere in grado di mantenere le previste condizioni di volo a vista, si abbiano dubbi sull'effettiva posizione al suolo si dovrà:

- interrompere la missione;
- salire immediatamente per raggiungere l'EPA (Emergency Pull-up Altitude) dell'area in cui si sta volando, oppure se incontrate a quota inferiore, le condizioni di volo VMC, seguendo, se possibile delle rotte che evitino le aree dove vi siano spazi aerei controllati;
- inserire il codice di emergenza 3/A7700;
- stabilire il contatto radio con gli Enti ATS/DA di giurisdizione per richiedere l'assistenza per la salita, il rientro o il dirottamento all'alternato.

7 ATTRAVERSAMENTO DI SPAZI AEREI DI CLASSE "A" DA PARTE DEI VOLI VOAT

7.1 Su richiesta dell'equipaggio è possibile, mediante la creazione di un'apposita riserva temporanea di spazio aereo, attraversare gli spazi aerei di Classe "A" nello svolgimento di un volo a vista operativo, purché:

- l'impegno degli spazi aerei classificati "A" sia dettato da imprescindibili esigenze di carattere operativo correlabili con la natura della missione;

- almeno 10 minuti prima dell'attraversamento sia stabilito il contatto radio bilaterale con il SCCAM (o ACC in caso di mancanza del primo sul network) di giurisdizione, fornendo punto di ingresso/uscita (con relativi stimati), rotta e livello richiesto.

7.2 Gli Enti ATS, in coordinamento fra loro, potranno approvare la richiesta o modificare l'autorizzazione (ritardando l'ingresso o facendo attendere l'aeromobile su punti convenienti) o istradare il volo su rotte ed a quote scelte a discrezione ATC.

8 AUTORIZZAZIONE VOLI IN VOAT SPECIALE

8.1 In condizioni meteorologiche al di sotto delle minime VMC, e quando le condizioni di traffico lo consentono, voli VOAT Speciale possono essere autorizzati, sia di giorno che di notte, entro un CTR e negli ATZ ivi compresi, soggetti all'approvazione dell'Ente che fornisce il Servizio di Controllo di Avvicinamento.

8.2 Autorizzazioni in VOAT Speciale possono essere rilasciate individualmente agli aeromobili su richiesta del pilota:

- per entrare in un CTR allo scopo di atterrare;
- per decollare ed uscire da un CTR;
- per attraversare un CTR;
- per operare localmente all'interno di un CTR.

8.3 I valori di visibilità e ceiling per le operazioni in VOAT Speciale sono:

- per le operazioni di decollo e atterraggio, incluse quelle all'interno del circuito di traffico aeroportuale o dell'ATZ, laddove istituita, una visibilità al suolo almeno di:
 1. 1000M per gli elicotteri;
 2. 1500M per gli altri tipi di aeromobili;

Nota: La "visibilità al suolo" da considerare per le operazioni in VOAT Speciale è il valore più basso indicato nel rapporto meteorologico locale di routine o speciale in vigore.

- per attraversare un CTR o per operare localmente all'interno di un CTR, una visibilità in volo almeno di:
 1. 1000M per gli elicotteri;
 2. 1500M per gli altri tipi di aeromobili;
- il ceiling non inferiore a una altezza che consenta al pilota di mantenersi al di sotto delle nubi e di mantenersi in contatto visivo con il suolo o con l'acqua nel rispetto delle altezze minime stabilite per i voli VOAT.

8.4 Tra tutti i voli in VFR/VOATSpeciale e tra questi ed i voli in IFR/IOAT sono applicate le separazioni standard, a meno che:

- siano applicabili separazioni minime particolari basate sull'utilizzazione di corridoi, rotte, punti di riporto e località di attesa a vista, sia tra voli in VFR/VOAT Speciale che tra questi ed i voli in IFR/IOAT;
- sia possibile ridurre le separazioni minime nelle vicinanze dell'aerodromo secondo quanto previsto dalle norme in vigore.

9 VOLI A BASSISSIMA QUOTA (BBQ/OAT)

9.1 I livelli interessati dalle attività di volo BBQ/OAT sono normalmente compresi tra 500 ft e 2 000 ft AGLinclusi salvo dove diversamente specificato

9.2 Il tempo di volo a bassissima quota, spesso, coincide solo parzialmente con lo svolgimento della missione assegnata. Sarà cura del pilota, pertanto, specificare in fase di pianificazione le aree e gli orari in cui prevede di impegnare l'area tattica o effettuare percorsi BBQ ed inoltre comunicare tali dati in volo al SCCAM (o ACC in caso di mancanza del primo sul network) direttamente o per il tramite dell'Ente ATS (o della D.A.) di giurisdizione, ai fini della fornitura dei servizi ATS previsti.

9.3 Le aree dedicate riportate in AIP Italia ENR 5.2.2.6-1 sono state richieste ed istituite per condurre un particolare tipo di addestramento da parte di alcuni Reparti di volo, maggiormente ad ala rotante.

Esse vengono assegnate ai Reparti allo scopo di informare gli altri utenti BBQ della presenza in determinate zone di una particolare tipologia di mezzi aerei ed operazioni.

Ciò comunque non costituisce una riserva di spazio aereo e pertanto restano invariate per gli utilizzatori l'osservanza delle regole di volo OAT previste per la tipologia di spazio aereo impegnato.

10 VOLI OAT DEGLI AEROMOBILI DI STATO IN SERVIZIO SPECIFICO PER OPERAZIONI DI ORDINE/SICUREZZA PUBBLICA E PROTEZIONE CIVILE

10.1 Le attività di volo degli aeromobili di Stato in servizio specifico per operazioni di ordine/sicurezza pubblica e protezione civile sono regolamentate in maniera peculiare nell'ambito delle procedure in vigore per la gestione del Traffico Aereo Operativo.

10.2 Gli aeromobili di Stato appartenenti a quei Dicasteri che, a seguito di apposite convenzioni, adottano le stesse procedure e norme inerenti alla circolazione dei mezzi aerei della Difesa, quando non operano come GAT, seguono le norme previste per l'OAT.

10.3 I voli degli aeromobili delle FF. AA o di altri Dicasteri, quando svolgono attività operativa (ivi inclusa quella di addestramento a tali tipi di operazioni) per esigenze di sicurezza pubblica, dogana e protezione civile vengono condotti indipendentemente dalla classifica attribuita allo spazio aereo interessato, nel rispetto dei parametri/condizioni riportati nella annessa tabella.

ATTIVITA' OAT DEGLI AEROMOBILI DI STATO IN SERVIZIO SPECIFICO PER OPERAZIONI DI ORDINE/SICUREZZA PUBBLICA E PROTEZIONE CIVILE

MINIME METEOROLOGICHE

Aeromobili ad ala fissa ed elicotteri

VELOCITA'	SPAZIO AEREO	VISIBILITA'	DIST. NUBI
140KT IAS o meno	Tutte	1.5 km di giorno 3 km di notte	Fuori dalle nubi
NOTA.Gli elicotteri omologati IFR ed il cui pilota comandante sia in possesso dell'abilitazione al volo strumentale in corso di validità, possono operare con visibilità minima di 800M di giorno e 1500M di notte.			

ALTEZZE MINIME

1. Quando su centri abitati non inferiore a 500FT al di sopra del più alto ostacolo entro un raggio di 500M dall'aeromobile;
2. Fuori dei centri abitati, ad un'altezza non inferiore a 150FT al di sopra del suolo o dell'acqua.

10.4 I protezione civile condotti per specifiche esigenze di pronto intervento applicano le seguenti disposizioni:

- sono dichiarati dal pilota facendo seguire al nominativo radio di chiamata l'identificativo "Buster Air Traffic" (BAT);
- hanno la priorità nell'uso dello Spazio Aereo sul restante traffico (OAT e GAT) ad eccezione del Traffico in situazioni di emergenza, di quello svolto per esigenze reali di difesa area (SAT - Security Air Traffic), del traffico di soccorso e di quello che opera in fase di decollo e di atterraggio;
- agli stessi non si applicano gli obblighi previsti sulla presentazione del Piano di Volo;
- prima di effettuare qualunque operazione di volo che interessi ATZ sedi di Enti ATS o Spazi Aerei classificati da "A" ad "E", il pilota comunicherà direttamente in frequenza, all'Ente ATS competente i seguenti dati:
 - nominativo radio;
 - località geografica di operazione;
 - altezza massima interessata;

- durata prevista del volo nella zona di operazione;
- tipo e numero degli aeromobili;

10.5 Se la necessità di procedere come volo “BAT” si verifica durante un volo condotto come GAT, l’Ente ATS che riceverà la comunicazione della nuova natura del volo considererà chiuso il Piano di Volo GAT in vigore ed attivato un volo OAT, dandone comunicazione all’SCCAM competente per area (o ACC in caso di mancanza del primo sul network).

10.6 I servizi ATS saranno forniti per quanto possibile e nei limiti consentiti dalle esigenze operative dei voli in questione.

ENR 1.3

REGOLE DEL VOLO OPERATIVO STRUMENTALE (IOAT)

1 GENERALITA'

1.1 Per “volo IOAT” si intende un volo condotto in accordo alle regole specificate dalle autorità militari per le operazioni di volo strumentale, alle modalità di seguito indicate e, per le porzioni di volo entro spazi aerei classificati come specificato nella parte ENR 1.4, in accordo a quanto prescritto per ciascuna classe di spazio aereo.

1.2 Non sono riportate norme specifiche per i voli IOAT condotti entro aree riservate ad attività militari in quanto tali spazi aerei, quando attivi, non sono classificati come specificato nella parte AIP ENR 1.4.

2 LIVELLI MINIMI

2.1 Eccetto quando necessario per il decollo o l’atterraggio, un volo IOAT deve essere condotto ad un livello non inferiore all’altitudine o livello di volo minimo stabilito per ciascuna porzione di aerovia/rotta ATS da seguire, così come pubblicato nella documentazione AIS o nelle carte di radionavigazione.

2.2 Per i voli condotti fuori da aerovie/rotte ATS, o quando non sono pubblicati altitudini/livelli minimi di volo, gli aeromobili in IOAT devono mantenere almeno 1000 ft (2000 ft in zone montagnose con ostacoli oltre i 3.000 ft AMSL) sul più alto ostacolo entro:

- 10 NM dalla posizione stimata dell’aeromobile, per porzioni di rotta completamente all’interno di spazi aerei controllati;
- 22 NM dalla posizione stimata dell’aeromobile, per porzioni di rotta fuori spazi aerei controllati (anche se soltanto una parte della porzione di rotta è fuori spazi aerei controllati).

Nota: Vedere anche la parte AIP ENR1.7 per le "Procedure per il regolaggio degli altimetri".

ENR 1.4

CLASSIFICAZIONE DEGLI SPAZI AEREI

(Vedere AIP Italia ENR 1.4)

ENR 1.5

(Vedere anche AIP Italia ENR 1.5)

PROCEDURE DI ATTESA, DI AVVICINAMENTO E DI PARTENZA

CATEGORIE DEGLI AEROMOBILI

Le prestazioni degli aeromobili e, specialmente, la loro velocità hanno un effetto diretto sullo spazio aereo e sulle visibilità necessarie per svolgere determinate manovre quali discese, salite, manovre di inversione, procedure di attesa, mancati avvicinamenti con virata, correzioni dell'allineamento finale.

A tale scopo, per gli avvicinamenti strumentali, gli aeromobili sono stati suddivisi in cinque differenti categorie prendendo in considerazione la velocità sulla soglia di pista (Vat), a cui si aggiungono la categoria H per gli elicotteri e la categoria HPMA per gli aeromobili militari ad alte prestazioni, di futura implementazione (vedere la Tabella sottostante).

VELOCITA' PER IL CALCOLO DELLE PROCEDURE IN NODI (kt)						
Categoria aeromobile	Vat	Gamma delle velocità per l'avvicinamento iniziale	Gamma delle velocità per l'avvicinamento o finale	Velocità massima per le manovre a vista (circling)	Velocità massime per il mancato avvicinamento	
					Intermedio	Finale
A	<91	90/150 (110*)	70/100	100	100	110
B	91/120	120/180 (140*)	85/130	135	130	150
C	121/140	160/240	115/160	180	160	240
D	141/165	185/250	130/185	205	185	265
E	166/210	185/250	155/230	240	230	275
H	N/A	70/120**	60/90	N/A	90	90
HPMA***	N/A	250/300	90/185	220	300	350

Vat Velocità alla soglia pista basata su 1.3 volte la velocità di stallo V_{s0} or 1.23 volte la velocità di stallo V_{s1g} in configurazione di atterraggio con la massima massa certificata di atterraggio (non si applica agli elicotteri).

* Velocità massima per le manovre di inversione e di racetrack.

** La velocità massima per le manovre di inversione e di racetrack fino a 6000 ft inclusi: 100 kt, velocità massima per manovre di inversione e racetrack sopra i 6000 ft: 110 kt.

*** HPMA sono definiti come aeromobili che possono normalmente ed in sicurezza volare procedure strumentali con i seguenti parametri:

- Angolo di Banco: Minimo 30° per tutti i segmenti, tempo di acquisizione banco 5 s;
- Massimo rateo di discesa durante il segmento Iniziale: 1000 ft/NM;
- Gradiente di salita del M.A.: 6% (3.43°), massimo tempo di transizione (X): 10 s;
- Gradiente di salita in decollo: 8.75% (5°).
- Perdita di quota 30 m per procedure di avvicinamento di precisione.

HPMA che eseguono procedure ILS/MLS devono avere queste dimensioni massime: a.

Apertura alare: 30 m;

- Distanza verticale tra la traiettoria di volo delle ruote e dell'antenna del GP: 6 m.

MINIME DI ATTERRAGGIO

CATEGORIA DEGLI AEROMOBILI	OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (OCA) IN PIEDI		OBSTACLE CLEARANCE HEIGHT (OCH) IN PIEDI		CEILING IN PIEDI	VISIBILITA' MINIMA IN KM (RVR IN METRI)
CATEGORY	A	B	C	D		
S - ILS 14		1165 - 200	(200 - 0.8 ^{###})			
GP OUT	1500 - 540	(600 - 0.8 ^{###})	1500 - 540 (600 - 1.6 ^{###})	1500 - 540 (600 - 2.0 ^{###})		SE IL SISTEMA ALS/SALS NON E' DISPONIBILE, LA VISIBILITA' MINIMA E': a) 1.2 Km b) 2.4 Km c) 2.8 Km
CIRCLING	1640 - 680 (700 - 1.9)	1640 - 680 (700 - 2.8)	1640 - 680 (700 - 3.7)	1640 - 680 (700 - 4.6)		LA VISIBILITA' MINIMA NON VARIA CHE ESISTA O MENO UN SISTEMA ALS/SALS

Le minime indicate nelle carte (OCA/OCH), rappresentano i valori più bassi che garantiscono l'affrancamento dagli ostacoli presenti nelle aree di avvicinamento e di mancato avvicinamento. In ogni caso, i piloti devono attenersi ad ogni eventuale normativa applicabile che riporti limitazioni aggiuntive, dovute anche a specifiche dell'aeromobile od alle abilitazioni di pilotaggio, così da determinare la propria MDA/MDH o DA/DH.

Le minime per gli avvicinamenti diretti o con circuitazione sono riportate sotto la categoria dell'aeromobile. Quando non vi è la linea di divisione tra le categorie, le minime stesse si applicano a due o più categorie.

Quando il rateo normale di discesa o l'allineamento del finale non rientrano nei limiti standard, non viene pubblicata una minima per l'avvicinamento diretto, ma per la circuitazione. Ci non preclude ai piloti la possibilità di un atterraggio diretto qualora abbiano la pista in uso in vista e sufficiente tempo per un normale avvicinamento per l'atterraggio. Le minime visibilità pubblicate si riferiscono alla piena disponibilità ed operatività del sistema luminoso per

l'avvicinamento ed alla situazione degli ostacoli nelle vicinanze dell'aeroporto. Al fine di determinare le minime visibilità per l'atterraggio applicabili in caso di totale avaria o non disponibilità del sistema luminoso di avvicinamento, dovranno essere effettuati i seguenti incrementi:

- se non vi è alcun simbolo a fianco della minima visibilità non è necessario alcun incremento;
- se a fianco della minima visibilità vi è un “cancelletto” (#), si dovrà incrementarla di 0.4 Km;
- se a fianco della minima visibilità vi sono due “cancelletti” (##), si dovrà incrementarla di 0.8 Km;

ENR 1.6

SERVIZI DEL TRAFFICO AEREO - SERVIZI E PROCEDURE RADAR

(Vedere AIP Italia ENR 1.6)

ENR 1.7

PROCEDURE PER IL REGOLAGGIO DEGLI ALTIMETRI

(Vedere AIP Italia ENR 1.7)

ENR 1.8

PROCEDURE REGIONALI SUPPLEMENTARI

(Non Applicabile)

ENR 1.9

GESTIONE DEL FLUSSO DEL TRAFFICO AEREO

(Vedere AIP Italia ENR 1.9)

ENR 1.10

PIANO DI VOLO

I voli condotti come GAT utilizzeranno i Callsign previsti per i voli militari GAT (documento Callsign Radio).

Voli condotti come OAT:

Compilare i Campi da 7,8 e 15 come di seguito indicato.

Campo 7 IDENTIFICAZIONE AEROMOBILE

Riportare l'identificazione dell'aeromobile, non eccedente i 7 caratteri. Utilizzare il nominativo assegnato al Reparto (non più di 5 caratteri) seguito dal numero assegnato alla missione espresso con 2 cifre (ad esempio, STRALE01).

CAMPO 8 REGOLE E TIPO DEL VOLO

Regole del volo

Riportare una delle seguenti lettere per indicare quale categoria di regole di volo il pilota intende applicare:

- **I** se IOAT
- **V** se VOAT e nel caso di missione BOAT (per queste ultime è anche necessario specificare nel Campo 18 "RMK/ BOAT");
- **Y** se prima IOAT e poi VOAT (vedere Nota 1 e 2);
- **Z** se prima VOAT e poi IOAT (vedere Nota 1 e 2).

Nota 1: In caso di cambio di regole di volo è necessario specificare nel Campo 15 (rotta) il punto (oppure, i punti) ove è pianificato il cambio delle regole stesse.

Nota 2: Nel caso di più cambi nelle regole di volo, la lettera da riportare è sempre in funzione della prima parte del volo. Ad esempio, se il volo è prima IOAT poi VOAT e infine nuovamente IOAT la lettera da usare è la "Y".

CAMPO 15 ROTTA

La descrizione della rotta comprende:

- eventuali cambiamenti di velocità, e/o di livello, e/o di regole di volo;
- l'identificativo delle zone di lavoro (Vietate, Pericolose, Regolamentate e Temporaneamente Riservate) eventualmente utilizzate durante la missione;
- le coordinate geografiche dell'obiettivo della Missione, se applicabile.

Voli lungo rotte ATS pubblicate.

Riportare:

- l'indicazione della rotta ATS iniziale, se l'aerodromo di partenza è situato lungo la rotta ATS o ad essa collegata; oppure
- le lettere "**DCT**", seguite dal punto dove l'aeromobile raggiunge la prima rotta ATS, seguito dall'indicazione della rotta ATS se l'aerodromo di partenza non è lungo la rotta ATS o ad essa collegato;
- ogni punto in corrispondenza del quale è pianificato un cambiamento di velocità o di livello, un cambiamento di rotta ATS, e/o un cambiamento delle regole di volo, seguito in ciascun caso:
- dall'indicazione del successivo tratto di rotta ATS, anche se è la stessa di quella precedentemente indicata; oppure
- da "**DCT**", se il volo sino al punto successivo dovrà essere svolto al di fuori di una rotta pubblicata, a meno che entrambi i punti non siano definiti da coordinate geografiche.

Voli al di fuori delle rotte ATS pubblicate.

Riportare:

- i punti normalmente distanti, l'uno dall'altro, non più di 30 minuti di volo oppure 200 NM; incluso ogni altro punto al quale viene pianificato un cambiamento di velocità o di livello. cambiamento di rotta o di regole di volo; oppure
- quando richiesto, definire la rotta dei voli che operano prevalentemente in direzione EST-OVEST. tra 70°N e 70°S, riferendosi a punti significativi definiti dalle intersezioni di mezzo grado o grado intero di latitudine con meridiani spazati ad intervalli di 10° di longitudine;
- per i voli che si svolgono prevalentemente in direzione NORD-SUD definire le rotte facendo riferimento a punti significativi determinati dall'intersezione di gradi interi di longitudine con specificati paralleli di latitudine spazati di 5 gradi;

- riportare "DCT" fra successivi punti a meno che entrambi i punti noti siano definiti da coordinate geografiche o da rilevamento e distanza.

Usare soltanto quanto previsto ai successivi punti da (1) a (6) che seguono e separare ciascun sub-campo di uno spazio:

- (1) ROTTA ATS (da 2 a 7 caratteri). L'indicatore codificato assegnato alla rotta o tratto di rotta (esempi: B1, R14, UB10). Non devono essere riportati gli indicatori della SID e/o della STAR;
- (2) PUNTO SIGNIFICATIVO E/O OBIETTIVO DELLA MISSIONE (da 2 a 11 caratteri). L'indicatore codificato (da 2 a 5 caratteri) assegnato al punto (esempi: LN, MAY, SPEEDY) oppure, se nessun indicatore codificato è stato assegnato, specificare con uno dei seguenti modi:

solo gradi (7 caratteri):

2 cifre indicanti la latitudine in gradi seguite dalla lettera "N" (NORD) oppure dalla lettera "S" (SUD) e poi da 3 cifre indicanti la longitudine in gradi seguite dalla lettera "E" (EST) oppure dalla lettera "W" (OVEST). Quando necessario completare il numero con zeri (esempio: 46N078W);

gradi e primi (11 caratteri):

4 cifre indicanti la latitudine in gradi e primi seguite dalla lettera "N" (NORD) oppure dalla lettera "S" (SUD) poi 5 cifre. indicanti la longitudine in gradi e primi seguite dalla lettera "E" (EST) oppure dalla lettera "W" (OVEST). Quando necessario completare il numero con zeri (esempio: 4620N07805W);

rilevamento e distanza da una radioassistenza:

il nominativo della radioassistenza, normalmente un VOR, in un gruppo di 2 o 3 caratteri, quindi il rilevamento dalla radioassistenza di un gruppo di 3 cifre che indicano gradi magnetici seguito dalla distanza dalla radioassistenza in un gruppo di 3 cifre che indicano miglia nautiche. Quando necessario completare i numeri con zeri (esempio: un punto rilevato a 180° magnetici e ad una distanza di 40 NM dal VOR: DUB, verrà indicato: DUB 180040);

- (3) CAMBIAMENTI DI VELOCITÀ O LIVELLO (massimo 21 caratteri):

il punto su cui è pianificato un cambiamento di velocità ($\pm 5\%$ della TAS oppure $\pm 0,01$ Mach o più) o il cambiamento di livello espresso esattamente come descritto al punto (2) precedente, seguito da una linea obliqua e da velocità e livello di crociera espressi esattamente come ai precedenti punti a. e b. senza spaziatura fra essi, anche quando cambia di un solo dato.

Esempi: LN/N0284A045 MAY/N0305F180 HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350 46N078W/M082F330

(4) CAMBIAMENTO DELLE REGOLE DI VOLO (massimo 4 caratteri):

il punto su cui si prevede un cambiamento delle Regole di Volo, espresso esattamente come descritto ai punti (2) o (3) precedenti a seconda dei casi, seguito da una spaziatura e da uno dei seguenti gruppi.

- **VOAT** se il cambiamento avviene da IOAT a VOAT;
- **IOAT** se il cambiamento avviene da VOAT a IOAT.

Esempi:

BOA VOAT;

AME N0300A050 IOAT

(5) CRUISE CLIMB (massimo 28 caratteri): la lettera “C” seguita da una linea obliqua (/) e da:

- il punto in cui è pianificato l’inizio della “cruise climb”, espresso esattamente come al punto (2) precedente seguito da una linea obliqua (/); e
- la velocità che sarà mantenuta durante la “cruise climb” espressa esattamente come in a. seguita da:
 - i due livelli che definiscono lo strato che deve essere occupato durante la procedura “cruise climb”, ciascun livello espresso esattamente come in b.; oppure
 - il livello al di sopra del quale è pianificata la “cruise climb”, seguito dalle lettere PLUS, senza spazio tra gli stessi.

Esempi:

C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082/F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

(6) ZONA DI LAVORO (massimo 11 caratteri):

l'identificativo assegnato alla zona di lavoro conformemente a quanto riportato in AIP. Ulteriori elementi identificativi della zona di lavoro saranno specificati **nel campo 18**, preceduti da “**OPAREA/**”.

Esempi:

LIR77BIS

LID88/A

LITSA83.

È opportuno ricordare che su IVAO il piano di volo va sempre e comunque compilato ed inviato.

In casi eccezionali o durante eventi SO saranno emanate disposizioni su come simulare l'effettuazione di voli SAT/BAT e come compilare il PLN "fittizio" da inviare tramite IVAP/X-IVAP.

È accettata, di comune accordo con i CTA al momento in postazione, la possibilità di SIMULARE in frequenza l'effettuazione di voli BAT.

ENR 1.11

INDIRIZZAMENTO DEI MESSAGGI DI PIANO DI VOLO

(Non applicabile)

ENR 1.12

PROCEDURE DI INTERCETTAZIONE DEGLI AEROMOBILI CIVILI

(Vedere AIP Italia ENR 1.12)

ENR 1.13

INTERFERENZE ILLECITE

(Vedere AIP Italia ENR 1.13)

ENR 1.14

INCONVENIENTI DEL TRAFFICO AEREO

(Vedere AIP Italia ENR 1.14)

Questo Manuale costituisce un ausilio a quanto già scritto in AIP Italia ed integra lo stesso nelle attività di traffico OAT.