



REGOLAMENTO

REGOLE DELL'ARIA ITALIA

Edizione 2 del 25 marzo 2015

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

1. L'obiettivo del presente regolamento è stabilire, sulla base del principio di sussidiarietà, quelle regole dell'aria e disposizioni operative locali, integrative o sostitutive dei requisiti contenuti nel Regolamento (CE) n. 923/2012 del 26 settembre 2012, concernenti servizi e procedure della navigazione aerea che siano applicabili al traffico aereo generale. Tali regole e disposizioni sono contenute nell'allegato al presente regolamento.
2. Il presente regolamento si applica in particolare agli utenti dello spazio aereo e agli aeromobili impegnati nel traffico aereo generale che operano in entrata, all'interno o in uscita dallo spazio aereo nazionale italiano.
3. Il presente regolamento si applica anche ai fornitori di servizi di navigazione aerea e al personale di terra pertinente, impegnato nelle operazioni degli aeromobili.

Articolo 2

Definizioni

1. In aggiunta alle definizioni contenute nell'articolo 2 del regolamento 923/2012, ai fini dell'applicazione delle regole dell'aria nello spazio aereo di cui all'articolo 1.2, si intende per:
 - a. «zona montagnosa», area in cui si modifica il profilo orografico nella quale la variazione di elevazione del terreno supera 3000 ft entro una distanza di 10 NM.

Articolo 3

Abrogazioni

Il presente Regolamento abroga il Regolamento ENAC Regole dell'Aria Italia Edizione 1.

Articolo 4

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il 1^o maggio 2015.

ALLEGATO

Regole dell'Aria Italiane (RAIT)

SEZIONE 1
Volo in alto mare

Nil

SEZIONE 2
Applicabilità e conformità

Nil

SEZIONE 3
Regole generali e prevenzione delle collisioni

Capitolo 1
Salvaguardia delle persone e dei beni

RAIT.3135 Specifiche disposizioni sui voli in formazione in spazio aereo controllato

a) Per il volo in formazione in spazio aereo controllato, in aggiunta all'accordo preventivo tra i piloti responsabili degli aeromobili che partecipano al volo valgono le seguenti disposizioni:

- 1) uno dei piloti responsabili è designato capo formazione;
- 2) la formazione opera come un singolo aeromobile per quanto riguarda la navigazione ed i riporti di posizione;
- 3) la separazione tra gli aeromobili è responsabilità del capo formazione e dei piloti responsabili degli aeromobili della formazione in tutte le fasi del volo, comprese le fasi di transizione quando gli aeromobili manovrano per raggiungere la rispettiva separazione all'interno della formazione e durante il ricongiungimento dopo il decollo ed il distanziamento prima dell'atterraggio; nonché
- 4) per gli aeromobili di Stato è prevista una distanza laterale, longitudinale e verticale tra ogni aeromobile e il capo formazione in conformità alla Convenzione di Chicago. Per gli aeromobili non di Stato ogni aeromobile deve mantenere dal capo formazione una distanza orizzontale non superiore a 1 km (0,5 nm) e una distanza verticale non superiore a 30 m (100 ft);

- 5) eccettuato per i voli in formazione effettuati da aerei militari, è richiesta una visibilità in volo non inferiore a 3 KM. In caso di riduzione di tale visibilità il capo formazione richiede all'appropriato Ente ATC le istruzioni per l'interruzione del volo in formazione e successiva prosecuzione come singoli voli;
- 6) per i voli originati in Italia, è richiesto un preventivo coordinamento con l'Ente di controllo avente giurisdizione sull'aeroporto di partenza;
- 7) eccettuato per i voli in formazione effettuati da aerei militari, e per i voli specificatamente autorizzati dall'ENAC per manifestazioni aeree e attività addestrative, non è consentito effettuare decolli, atterraggi e operazioni in circuito di traffico in formazione.

Capitolo 2

Prevenzione delle collisioni

Nil

Capitolo 3

Segnali

Nil

Capitolo 4

Orario

Nil

SEZIONE 4

Piani di volo

RAIT.4001 Specifiche disposizioni sui piani di volo per voli all'interno di ATZ sede di Unità di Informazioni Volo di Aeroporto (AFIS)

L'ENAC può stabilire l'obbligo di presentazione del piano di volo per ATZ sede di Unità di Informazioni Volo (AFIS) nella quale sono consentite operazioni di decollo e atterraggio in IFR.

RAIT.4002 Specifiche disposizioni sulla presentazione del piano di volo durante il volo

L'ENAC, sentiti gli utenti dello spazio aereo e i fornitori dei servizi di traffico aereo, può disciplinare le modalità di presentazione del piano di volo durante il volo di cui al SERA.4001 d).

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

a) Il piano di volo può essere presentato senza preavviso per le seguenti categorie di voli:

- 1) antincendio;
- 2) di Capi di Stato;
- 3) sanitari dichiarati tali dalle autorità ospedaliere (EMS, HEMS);
- 4) di evacuazione per emergenze mediche in caso di situazioni critiche per la sopravvivenza;
- 5) di operazioni di ricerca e soccorso;
- 6) in possesso di esenzione dalle misure di gestione del flusso di traffico;
- 7) altri voli come determinato da ENAC.

RAIT.4005 Piano di volo abbreviato per voli o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo

a) In applicazione di SERA.4001(a), e limitatamente ai voli di cui al comma SERA.4001.b.1, è consentita la presentazione di un piano di volo abbreviato per voli VFR che:

- 1) operano all'interno di un CTR o ATZ controllata senza mai uscire dallo spazio aereo controllato;
- 2) decollano da un aeroporto ubicato all'interno di un CTR o di una ATZ controllata per uscire dallo spazio aereo controllato;
- 3) entrano in un CTR o una ATZ controllata per atterrare in un aeroporto ubicato all'interno di tali spazi aerei;
- 4) attraversano una o più porzioni di spazio aereo controllato contigue.

b) Il piano di volo abbreviato viene presentato in radiotelegrafia:

- 1) all'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati;
- 2) all'AFIU, nel caso di voli in partenza da aeroporti non controllati sede di AFIU situati all'interno di un CTR. Nel caso il servizio AFIS non sia disponibile vale il punto precedente;

o per via telematica quando sono disponibili strumenti e servizi di supporto autorizzati dall'ENAC.

c) Nel caso di voli che originano da aeroporti situati all'interno di CTR o ATZ controllate che siano:

- 1) privi di servizi di traffico aereo; e

- 2) al di fuori della copertura radio dell'ente ATC interessato;
- procedure specifiche per la presentazione di piani di volo abbreviati sono inserite all'interno delle lettere d'accordo da stipulare tra il gestore dell'aeroporto o la locale AFIU e l'ente ATC interessato.
- d) Nel caso il piano di volo interessi più spazi aerei controllati contigui, ciascun ente ATC è responsabile di rilanciare, attraverso azioni di coordinamento, le informazioni all'ente ATC successivo.
- e) Il contenuto del piano di volo abbreviato è il seguente:
- 1) identificazione dell'aeromobile;
 - 2) tipo dell'aeromobile;
 - 3) punto e livello di entrata (o aeroporto di origine in caso di porzione di volo che comprende il decollo, o area di attività nel caso di operazioni all'interno di un unico CTR o ATZ);
 - 4) punto e livello di uscita (o aeroporto di destinazione nel caso di porzione di volo che comprende l'atterraggio);
 - 5) eventuale punto e livello di uscita dallo spazio controllato a valle di quello impegnato (o aeroporto di destinazione nel caso di porzione di volo che comprende l'atterraggio);
 - 6) numero persone a bordo;
- f) in accordo alla seconda parte di SERA.4001(d), per la presentazione del piano di volo abbreviato vale il seguente preavviso:
- 1) almeno 10 minuti prima dell'ingresso in una TMA o in un'area a servizio consultivo;
 - 2) almeno 10 minuti prima di raggiungere il punto di attraversamento di una aerovia o una rotta a servizio consultivo;
 - 3) con il massimo preavviso possibile, se il piano di volo viene presentato per accedere in un CTR o ATZ controllata.
- g) Il piano di volo abbreviato è considerato chiuso all'uscita dallo spazio aereo controllato, o dall'ultimo degli spazi aerei controllati contigui interessati. Oltre tale punto non viene più fornito il servizio di allarme. Rimangono impregiudicati gli obblighi di assistenza verso qualsiasi aeromobile del quale si venga a conoscenza, in qualsiasi modo, che si trovi in una situazione di pericolo o che abbia subito un incidente,
- h) Per la presentazione e la chiusura del piano di volo abbreviato viene utilizzata la seguente fraseologia (La sottolineatura indica trasmissione da parte di un aeromobile).



Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 2

pag. 8 di 22

...per presentare un piano di volo	<u>REQUEST FILE</u> <u>ABBREVIATED FLIGHT PLAN</u>	<u>RICHIEDIAMO APERTURA</u> <u>PIANO DI VOLO</u> <u>ABBREVIATO</u>
	READY TO COPY	PRONTI A COPIARE
...per la chiusura del piano di volo	<u>(position) CLOSING</u> <u>ABBREVIATED FLIGHT</u> <u>PLAN)</u>	<u>(posizione) CHIUDIAMO</u> <u>PIANO DI VOLO</u> <u>ABBREVIATO</u>
	ABBREVIATED FLIGHT PLAN CLOSED AT (<i>time</i>)	PIANO DI VOLO ABBREVIATO CHIUSO AI (<i>orario</i>)

SEZIONE 5

Condizioni meteorologiche di volo a vista, regole del volo a vista, regole del volo VFR speciale e regole del volo strumentale

RAIT.5001 Specifiche disposizioni sui minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi

a) Con riferimento alla nota (***) della tabella SERA S5-1 di SERA.5001:

- 1) possono operare con una visibilità in volo ridotta ma non inferiore a 1500 m gli aeromobili condotti:
 - i) ad una IAS (Indicated air speed) di 140 nodi o meno che consenta di osservare altro traffico o eventuali ostacoli in tempo utile per evitare collisioni; oppure
 - ii) in aree di attività speciali o di lavoro aereo a seguito di autorizzazione ENAC.
- 2) Gli elicotteri possono operare con visibilità inferiore a 1500 m ma non inferiore a 800 m purché manovrati ad una velocità che consenta di osservare altro traffico o gli ostacoli in tempo utile per evitare collisioni. Visibilità di volo inferiori a 800 m possono essere consentite in casi speciali, come operazioni HEMS, operazioni di ricerca e salvataggio e operazioni anti incendio.

RAIT.5002 Specifiche disposizioni per il VFR Notturmo

a) Per i voli VFR di notte si applicano i seguenti requisiti in aggiunta a SERA.5005.c:

1. per poter effettuare voli VFR/N i piloti devono essere qualificati ad effettuare voli VFR/N;

2. i voli possono essere effettuati solo da e per aeroporti aperti al traffico VFR notturno, tranne nel caso di operazioni HEMS per le quali vale quanto stabilito nei regolamenti operativi;
 3. i voli possono essere effettuati solo da aeromobili riconosciuti idonei al volo VFR notturno dal proprio stato di immatricolazione;
 4. il pilota deve mantenere il contatto visivo continuo con il suolo o con l'acqua per tutta la durata del volo;
 5. per le operazioni di volo che vengono condotte in zone montagnose la visibilità orizzontale in volo deve essere almeno di 8 Km, tranne nel caso di operazioni HEMS per le quali vale quanto stabilito nei regolamenti operativi;
 6. il piano di volo non è richiesto per i voli locali effettuati in continuo contatto radio con lo stesso ente ATS dell'aeroporto interessato. Negli altri casi il piano di volo viene presentato almeno 30 minuti prima della partenza;
 7. il piano di volo presentato per l'effettuazione di un volo VFR/N deve contenere la previsione di un idoneo aeroporto alternato di destinazione;
 8. se non già previsto dalla regolamentazione dello Stato di registrazione, l'equipaggiamento richiesto per il sorvolo del territorio italiano in VFR/N deve includere almeno:
 - i. un transponder SSR con riporto di quota (modo C o S);
 - ii. due apparati radio per mantenere la comunicazione a due vie con gli Enti ATS;
 - iii. un apparato ELT(S) o ELT(A).
- b) Per le operazioni di volo VFR di notte con elicotteri valgono le seguenti disposizioni:
1. i minimi di visibilità e distanza dalle nubi figurano nella tabella dell'Appendice 1;
 2. le minime meteorologiche per le operazioni HEMS (Servizio Medico di Emergenza con Elicotteri) sono riportate nei pertinenti regolamenti operativi. Tali minimi non esentano dal richiedere, ove applicabile, l'autorizzazione VFR/S;
- c) Per le operazioni di volo VFR di notte con velivoli valgono le seguenti disposizioni:
1. i minimi di visibilità e distanza dalle nubi figurano nella tabella dell'Appendice 2;
 2. per le operazioni di volo che vengono condotte in zone montagnose la distanza dalle nubi deve essere di 3000m in orizzontale e 600m (2000ft) in verticale, e
 3. fatta eccezione per i piani di volo misti accettati prima della partenza non è consentita la variazione da IFR a VFR/N. È consentita invece, al peggioramento delle condizioni

meteorologiche o per altre ragioni di sicurezza, la variazione da VFR/N a IFR, a condizione che il pilota sia in possesso della relativa abilitazione.

RAIT.5005 Specifiche disposizioni sui livelli di crociera

In applicazione di SERA 5005 g, fatta salva l'eventuale diversa autorizzazione da parte degli enti di controllo del traffico aereo, i voli VFR in volo di crociera condotti al di sopra di 900 m (3000 ft) dal suolo o dall'acqua, o da un riferimento più alto di quello specificato dall'ENAC, devono essere effettuati ad un livello di crociera appropriato alla rotta così come prescritto nella tabella dei livelli di crociera di cui all'appendice 3.

RAIT.5006 Specifiche disposizioni sulle altezze minime per il sorvolo delle spiagge

In applicazione di SERA.5005.f.1), eccetto quando necessario per il decollo e l'atterraggio su aeroporti costieri, dal 1° giugno al 30 settembre compresi non è consentito il sorvolo delle spiagge nel tratto compreso entro 100 m da entrambi i lati della linea di costa ad un'altezza inferiore ai 1000 ft. Tale prescrizione non si applica agli aeromobili di Stato e di soccorso.

RAIT.5007 Quote per il volo da diporto o sportivo

- a) In applicazione del comma 3 dell'articolo 9 del Decreto del presidente della repubblica 9 luglio 2010, n. 133 concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo si applicano le seguenti quote:
- 1) salvo diversa autorizzazione dell'ENAC, sentito il fornitore di servizi di traffico aereo competente, l'attività di volo effettuata con gli apparecchi di cui all'articolo 2, lettera b), è consentita in accordo dalle quote minime previste da SERA.5005.f) fino ad un'altezza massima di 1000 piedi dal terreno, determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 5000 metri;
 - 2) nel caso di zone per attività VDS esistenti all'entrata in vigore del regolamento SERA, nelle quali non sia possibile elevare la quota massima oltre il limite di 500 piedi, la quota minima per l'attività VDS può essere ridotta a 300 piedi, determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 150 metri.

RAIT.5008 Specifiche disposizioni riguardo decolli e atterraggi su aeroporti non controllati situati in spazi aerei di classe "G" o su aeroporti controllati che insistono su ATZ di classe G

- a) Durante il giorno gli aeromobili operanti in VFR non devono decollare o atterrare su aeroporti non controllati situati in spazi aerei di classe "G" né su aeroporti controllati che insistono su ATZ di classe G quando:
- 1) la visibilità al suolo o nella direzione di decollo o atterraggio é inferiore a 1500 m ad eccezione degli elicotteri che possono operare con visibilità inferiore a 1500 m ma non inferiore a 800m purché manovrati ad una velocità che consenta di osservare altro traffico o gli ostacoli in tempo utile per evitare collisioni; o
 - 2) il *ceiling* é inferiore 180 m (600 ft).
- b) Per le operazioni HEMS vale quanto stabilito nei regolamenti operativi.

RAIT.5009 Specifiche disposizioni sul VFR speciale

- a) Su aeroporti presso i quali sono disponibili più valori di rilevamento della visibilità, la visibilità al suolo va riferita al valore di visibilità minima rilevata sull'aeroporto;
- b) Nel caso di CTR con più di un aeroporto, su almeno un aeroporto devono sussistere sia le condizioni di visibilità al suolo che di ceiling per il volo in VFR/S. In caso di atterraggio o decollo, tali condizioni devono sussistere sull'aeroporto di arrivo o partenza rispettivamente.

RAIT.5010 Specifiche disposizioni sul VFR speciale notturno con elicotteri

- a) In condizioni meteorologiche al di sotto di quelle VMC e quando le condizioni di traffico lo consentono, voli VFR speciale con elicotteri possono essere autorizzati di notte;
- b) Fatto salvo quanto previsto al successivo paragrafo c), ai voli VFR/S condotti di notte con elicotteri si applicano le seguenti minime meteorologiche:
- 1) decollo/atterraggio:
 - i. visibilità al suolo, almeno 3 Km;
 - ii. altezza della base delle nubi uguale o superiore a 1500 ft;
 - iii. distanza dalle nubi: fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua.
 - 2) fase di rotta:
 - i. visibilità in volo, almeno 3 Km;

- ii. altezza della base delle nubi uguale o superiore a 1500 ft/gnd;
 - iii. distanza dalle nubi: fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua.
- c) Le operazioni HEMS possono essere effettuate nel rispetto dei pertinenti regolamenti operativi. Ciò non esenta dal richiedere l'autorizzazione VFR/S in condizioni meteorologiche al di sotto di quelle specificate nella tabella S5-1 del regolamento SERA.

SEZIONE 6

Classificazione degli spazi aerei

RAIT.6001 Correzione refuso su edizione italiana SERA.6001.d Spazi aerei di classe D

In luogo di SERA.6001.d) si applica il seguente testo:

Classe D. Sono consentiti voli IFR e VFR; il servizio di controllo di traffico aereo viene fornito a tutti i voli. I voli IFR sono separati da altri voli IFR e ricevono informazioni sul traffico concernenti altri voli VFR e, a richiesta, avvisi per evitare traffico. I voli VFR ricevono informazioni sul traffico concernenti tutti gli altri voli e, a richiesta, avvisi per evitare traffico. Il continuo contatto radio bilaterale è obbligatorio per tutti i voli. Per tutti voli si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL, tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza, non possono mantenere tale velocità. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.

RAIT.6005 TMZ "Italia"

- a) Devono essere equipaggiati con un transponder che abbia capacità minima di Modo A e di Modo C:
- 1) tutti gli aeromobili che operano nelle FIR Italiane spazio aereo italiano di Classe A, B, C, D, ed E;
 - 2) tutti i velivoli gli elicotteri e gli apparecchi VDS avanzati che operano nello spazio aereo italiano in qualunque classe di spazio aereo.
- b) Il transponder deve essere tenuto acceso e operante, rispondendo alle interrogazioni con gli appropriati codici e l'indicazione della quota espressa in intervalli non superiori ai cento piedi.

- c) Non sono considerate valide ai fini del volo nello spazio aereo italiano le eventuali inefficienze totali o parziali dei modi A o C del transponder, approvate dallo Stato di Operazioni, fatte salve le disposizioni successive.
- d) La sola avaria del modo C non pregiudica il proseguimento del volo ma si applica quanto segue:
- 1) nel caso il transponder trasmetta un'indicazione di quota errata, il pilota deve disattivare il Modo C in modo da prevenire l'emissione di falsi avvisi di risoluzione (RA, Resolution Advisory) da parte di aeromobili equipaggiati con impianto ACAS II;
 - 2) non è consentito volare nello spazio aereo RVSM, eccettuato il caso in cui l'avaria si verifichi quando l'aeromobile si trovi già all'interno dello spazio aereo RVSM.
- e) In caso di avaria totale o parziale del transponder rilevata prima dell'inizio del volo, e qualora non sia possibile riparare o sostituire il transponder presso l'aeroporto di partenza, il pilota può effettuare un volo di trasferimento verso un aeroporto idoneo per le riparazioni.
- f) Il volo con il transponder inefficiente non può:
- 1) interessare lo spazio aereo RVSM; oppure
 - 2) essere effettuato in VFR notturno.
- g) Per l'effettuazione del volo di cui al punto e) del presente articolo il pilota responsabile si atterrà alle procedure contingenti pubblicate in AIP Italia.
- h) I piloti di aeromobili che svolgono voli in IFR devono inserire nel transponder i codici assegnati dall'appropriata autorità ATC.
- i) Il Codice SSR 2000 deve essere usato dagli aeromobili che entrano nelle FIR/UIR italiane provenienti da un'area dove il servizio radar non è assicurato, salvo diversa istruzione dall'Ente ATC.
- j) Per le situazioni di emergenza devono essere usati i seguenti codici:
- 1) codice SSR 7500 per azioni di interferenza illecita a bordo;
 - 2) codice SSR 7600 in caso di avaria radio;
 - 3) codice 7700 negli altri casi di emergenza.
- k) Per i voli VFR, in mancanza di specifiche istruzioni da parte dell'ente dei servizi di traffico aereo, deve essere usato il codice 7000.

RAIT.6006 Specifiche disposizioni sulle Zone Radio Obbligatoria (RMZ) nelle ATZ

In applicazione di SERA.6005 a) 1) sono istituite RMZ in tutte le ATZ degli aeroporti dove vengono forniti servizi di traffico aereo diversi dal servizio di controllo.

SEZIONE 7

Servizi del traffico aereo

RAIT.7010 Specifiche disposizioni sul linguaggio da usare nella fornitura dei servizi di traffico aereo

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

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

SEZIONE 8

Servizio di controllo del traffico aereo

RAIT.8005 Specifiche disposizioni sulla fornitura del servizio di controllo del traffico aereo

In applicazione di SERA.8005.b), quando richiesto dal pilota di un aeromobile e concordato dal pilota dell'altro aeromobile e per i casi elencati in SERA.8005.b), nello spazio aereo di classe D e E, un volo può essere autorizzato durante la salita o la discesa, di giorno e in condizioni VMC, a condizione di mantenere la propria separazione rispetto ad una porzione specifica del volo al di sotto di 3050 m (10000 ft).

RAIT.8015 Assunzione di responsabilità da parte del richiedente l'autorizzazione

Con la richiesta e/o l'accettazione di un'autorizzazione o di un'istruzione ATC, il Pilota Responsabile assume la responsabilità in ordine alla sussistenza di tutte le condizioni tecniche, operative e amministrative, necessarie alle operazioni dell'aeromobile a terra ed in volo, direttamente riconducibili all'equipaggio e/o all'aeromobile stesso.

RAIT.8016 Specifiche disposizioni su readback su o in prossimità di una pista

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

RAIT.8035 Avaria alle Comunicazioni

- a) Se un'avaria alle comunicazioni impedisce l'osservanza di quanto specificato al punto SERA.8035 l'aeromobile deve tentare di stabilire le comunicazioni con l'appropriato ente di controllo del traffico aereo utilizzando tutti gli altri mezzi disponibili. Inoltre l'aeromobile, qualora faccia parte del traffico di aeroporto in un aeroporto controllato, deve prestare attenzione a quelle istruzioni che possano essere emesse a mezzo di segnalazioni visive. La fornitura del servizio di controllo del traffico aereo ad altri voli operanti nello spazio aereo interessato si basa sul presupposto che un aeromobile con avaria alle comunicazioni si attenga alle regole di cui ai punti b) o c) di questo articolo.
- b) Se in condizioni meteorologiche di volo a vista (VMC), l'aeromobile deve:
- 1) selezionare il transponder su codice 7600; continuare a volare in condizioni meteorologiche di volo a vista; atterrare sull'aeroporto idoneo più vicino; comunicare l'arrivo all'ente ATC appropriato con i mezzi più rapidi;
 - 2) quando il pilota lo considera opportuno, completare un volo IFR in accordo al paragrafo c) di questo articolo.
- c) Se in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC) o quando il pilota di un volo IFR valuta non opportuno completare il volo in accordo al precedente punto b.1 di questo articolo, l'aeromobile deve:
- 3) selezionare il transponder su codice 7600; mantenendo l'ultima velocità e livello assegnati, o la minima altitudine di volo se più alta, per un periodo di 7 minuti dopo la condizione che si verifica per ultima tra le seguenti:
 - i) l'orario al quale sono stati raggiunti l'ultimo livello assegnato o la minima altitudine di volo; o
 - ii) l'orario al quale il transponder è selezionato su Codice 7600; o
 - iii) il mancato riporto di posizione su di un punto di riporto obbligatorio da parte dell'aeromobile.
 - 4) adeguare il livello e la velocità in accordo al piano di volo presentato;
 - 5) quando vettorato radar o istruito dall'ATC a procedere offset in navigazione d'area (RNAV) senza un limite specificato, procedere nel modo più diretto possibile per riguadagnare la rotta del piano di volo in vigore non oltre il successivo punto significativo, tenendo conto della minima altitudine di volo applicabile;
 - 6) procedere in accordo alla rotta del piano di volo in vigore verso l'appropriato aiuto alla navigazione o fix designati per l'aeroporto di destinazione e, quando richiesto per

assicurare ottemperanza al punto e) che segue, attendere su tale aiuto o fix fino all'inizio della discesa;

- 7) iniziare la discesa dall'aiuto alla navigazione o dal fix specificati al precedente punto dall'ultimo EAT ricevuto e confermato o il più possibile vicino ad esso; oppure, nel caso in cui non sia stato ricevuto e confermato un EAT, all'orario stimato di arrivo, o il più possibile vicino ad esso, come risulta dal piano di volo in vigore;
- 8) completare una normale procedura di avvicinamento strumentale come specificato per l'aiuto alla navigazione o fix designati;
- 9) atterrare, se possibile, entro i 30 minuti successivi all'orario stimato di arrivo specificato al punto e o dopo l'ultimo EAT ricevuto e confermato, quale dei due è posteriore.

SEZIONE 9
Servizio informazioni di volo
Nil

SEZIONE 10
Servizio di allarme
Nil

SEZIONE 11
Interferenza, situazioni di emergenza e intercettazione

RAIT.11015 Specifiche disposizioni sull'Intercettazione - Segnali aggiuntivi

- a) Con riferimento alla Tabella S11-1 contenuta in SERA 11015, dopo la serie 3, viene aggiunta una serie 3bis, come segue:
 - 1) segnali dell'aeromobile intercettore; GIORNO o NOTTE: rilascio di una o più salve di artifici pirotecnici (flares) da una posizione e ad una distanza tale da non costituire pericolo per l'aeromobile intercettato;
 - 2) significato: Ultimo avvertimento. Seguitemi. Se non eseguirete la vostra sicurezza non sarà garantita;



Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 2

pag. 17 di 22

- 3) risposte dell'aeromobile intercettato: GIORNO o NOTTE: Usare i segnali della Serie 1[^], 5[^] o 6[^] previsti per l'aeromobile intercettato;
- 4) significato: (vedere segnali serie 1[^], 5[^] o 6[^]);
- 5) di seguito è riportata la tabella RAIT S11-1 che sostituisce la tabella SERA.11015 S-1.

Tabella RAIT.S11-1

Serie	Segnali dell'aeromobile INTERCETTORE	Significato	Risposte dell'aeromobile INTERCETTATO	Significato
1	<p>GIORNO o NOTTE — Battere le ali e lampeggiare le luci di navigazione ad intervalli irregolari (e le luci di atterraggio nel caso di un elicottero) da una posizione leggermente più in alto ed avanti, sul lato sinistro dell'aeromobile intercettato, per essere seguito lungo la rotta, o sul lato destro per l'accompagnamento all'atterraggio su un aeroporto designato e, dopo aver ricevuto risposta, una lenta virata in volo livellato verso sinistra o verso destra in funzione della posizione dell'aeromobile intercettore per assumere la prua desiderata.</p> <p style="text-align: center;"><i>Nota 1</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Condizioni meteorologiche o orografiche possono richiedere che l'aeromobile intercettore assuma posizione e direzione di virata diversa da quella di cui alla Serie 1 precedente.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Nota 2</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Se l'aeromobile intercettato non è in grado di mantenersi al passo dell'aeromobile intercettore, quest'ultimo dovrebbe effettuare una serie di orbite e battere le ali ogni volta che sorpassa l'aeromobile intercettato.</i></p>	<p>Siete stati intercettati. Seguitemi.</p>	<p>GIORNO o NOTTE — Battere le ali, lampeggiare le luci di navigazione ad intervalli irregolari e seguire.</p>	<p>Capito, eseguo.</p>
2	<p>GIORNO o NOTTE — Una brusca manovra di sganciamento dall'aeromobile intercettato effettuando una virata in salita di 90 gradi o più senza intersecare la prua dell'aeromobile intercettato.</p>	<p>Potete Procedere</p>	<p>GIORNO o NOTTE — Battere le ali.</p>	<p>Capito, eseguo.</p>
3	<p>GIORNO o NOTTE — Estraendo il carrello di atterraggio (se estraibile), mantenendo accese le luci di atterraggio e sorvolando la pista in uso o se il aeromobile intercettato è un elicottero, sorvolando l'area di atterraggio per elicotteri. Nel caso di elicotteri, l'elicottero intercettore dovrà effettuare un avvicinamento per l'atterraggio, portandosi sul punto d'ingresso dell'area di atterraggio.</p>	<p>Atterrare su questo aeroporto.</p>	<p>GIORNO o NOTTE — Estraendo il carrello (se estraibile), mantenendo accese le luci di atterraggio e seguendo l'aeromobile intercettore e, se dopo aver sorvolato la pista in uso o l'area di atterraggio per elicotteri, l'atterraggio è considerato sicuro, procedere all'atterraggio.</p>	<p>Capito, eseguo.</p>
3bis	<p>GIORNO o NOTTE: rilascio di una o più salve di artifici pirotecnici (flares) da una posizione e ad una distanza tale da non costituire pericolo per</p>	<p>Ultimo avvertimento. Seguitemi. Se</p>	<p>GIORNO o NOTTE: Usare i segnali della Serie 1[^], 5[^] o 6[^]</p>	<p>Significato: (vedere segnali serie</p>



Regolamento

Regole dell'Aria Italia

Ed. 2

pag. 19 di 22

	l'aeromobile intercettato.	non eseguirete la vostra sicurezza non sarà garantita.	previsti per l'aeromobile intercettato	1 [^] , 5 [^] o 6 [^]).
--	----------------------------	--	--	---

APPENDICE 1

Minimi di Visibilità e distanza dalle nubi VFR/N Elicotteri

VFR Night Elicotteri (*) (**)			
Altitudine	Classe di spazio aereo	Visibilità in Volo	Distanza dalle Nubi
A o al di sopra di 3050 m (10000) ft AMSL	A(**) B C D E F G	8 km	1500 m in orizzontale 300 m (1000 ft) in verticale ceiling non inferiore a 1500 ft in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua
Al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL e al di sopra di 900 m (3 000 ft) AMSL, o al di sopra di 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due è più alta	A(**) B C D E F G	5 km (***)	1500 m in orizzontale 300 m (1000 ft) in verticale ceiling non inferiore a 1500 ft in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua
A e al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due è più alta	A (**) B C D E	5 km (***)	1 500 m in orizzontale 300 m (1 000 ft) in verticale ceiling non inferiore a 1500 ft in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua
A e al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due è più alta	F G	5 km (***)	Fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua. ceiling non inferiore a 1500 ft Può essere ridotto a 3 km purché manovrati ad una velocità che, tenuto conto della visibilità, consenta di osservare altro traffico o eventuali ostacoli in tempo utile per evitare collisioni

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

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

(***) possono essere consentiti minimi di ceiling, visibilità e distanza dalle nubi inferiori a quelli previsti, in casi speciali, come voli del servizio medico, operazioni di ricerca e salvataggio e operazioni anti incendio. Le minime meteorologiche per le operazioni HEMS (Servizio Medico di Emergenza con Elicotteri) sono riportate nei pertinenti regolamenti. Tali minimi non esentano dal richiedere, ove applicabile, l'autorizzazione VFR/S.

(****) Per le operazioni di volo che vengono condotte in zone montagnose la visibilità orizzontale in volo deve essere almeno di 8 Km.

Appendice 2
Minimi di Visibilità e distanza dalle nubi VFR/N Velivoli

VFR Night Velivoli (*)(**) (***) (****)			
Altitudine	Classe di spazio aereo	Visibilità in Volo	Distanza dalle Nubi
A o al di sopra di 3050 m (10000) ft AMSL	A(**) B C D E F G	8 km	1500 m in orizzontale 300 m (1000 ft) in verticale(***) ceiling non inferiore a 1500 ft in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua
Al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL e al di sopra di 900 m (3 000 ft) AMSL, o al di sopra di 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due è più alta	A(**) B C D E F G	5 km (***)	1500 m in orizzontale 300 m (1000 ft) in verticale(***) ceiling non inferiore a 1500 ft in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua
A e al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due è più alta	A (**) B C D E	5 km (***)	1500 m in orizzontale 300 m (1000 ft) in verticale(***) ceiling non inferiore a 1500 ft in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua
A e al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due è più alta	F G	5 km (***)	Fuori dalle nubi(***) ceiling non inferiore a 1500 ft ed in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua

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

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

(***) Per le operazioni di volo che vengono condotte in zone montagnose la visibilità orizzontale in volo deve essere almeno di 8 Km e la distanza dalle nubi di 3000m in orizzontale e 600m (2000ft) in verticale.

(****) a meno di diversa istruzione da parte della competente Autorita' ATS e' fatto divieto di effettuare voli VFR/N, anche seguendo rotte e quote standard, su terreno collinare e montuoso, se non si ha una separazione verticale di almeno 1500ft sul più alto ostacolo esistente in un raggio di 5 nm dal velivolo.

