



***Associazione Nazionale Assistenti e Controllori
della
Navigazione Aerea***

Commissione Tecnica

**QUESITO TECNICO
Sezione di Cuneo Levaldigi**

Piani di volo per attività HEMS

DENOMINAZIONE DEL DOCUMENTO

Gestione HEMS in ATZ non controllate con fornitura oraria del Servizio ATC.
Quesito tecnico della Sezione locale di Cuneo-Levaldigi. (LIMZ)

Riferimenti:

- ✓ Reg. UE 923\2012 (SERA)
- ✓ ENAC RAIT ed. 1 del 18\11\2014
- ✓ AIP-Italia e NOTAM

Descrizione e finalità

Il documento intende fornire una risposta sulla base della normativa tecnica di riferimento aggiornata alla data di pubblicazione. In particolare alla gestione dei piani di volo in ATZ non controllate con fornitura oraria del Servizio ATC e con specifico riguardo alle operazioni HEMS.

Stato del documento

STATO		CLASSIFICAZIONE		ACCESSIBILE VIA	
Working draft		Pubblico		Internet	
Draft		Interno		Internet parte riservata	•
Proposed Issue		Riservato	•	On demand	
Released issue	•	Ristretto a lista distribuzione			

I INDICE

-- Denominazione del documento	Pag.2
I Indice	Pag.3
1. Quesito	Pag.4
2. Generalità	Pag.5
3. Riferimenti Normativi	Pag.5
3.1 Regolamento UE 923/2012 SERA	Pag.5
3.2 Regolamento Regole dell'Aria Italia (RAIT)	Pag.6
3.3 AIP-ITALIA ENR 1.10-1	Pag.6
3.4 AIP-ITALIA ENR 1.10-11	Pag.6
3.5 AIP-ITALIA ENR 1.1-2	Pag.7
3.6 AIP-ITALIA ENR 1.10-12	Pag.7
3.7 AIP-ITALIA ENR 1.1-8	Pag.7
4 Risposta al Quesito	Pag.8
4.1 Distinzione tra voli HEMS e BAT	Pag.8
4.2 Obbligo di presentazione del Piano di Volo	Pag.8
4.3 Piani di Volo HEMS	Pag.8
4.4 Piani di volo in ATZ con fornitura oraria del Servizio ATC	Pag.10
4.4.1 Durante gli orari di fornitura del Servizio ATC	Pag.10
4.4.2 Durante gli orari di fornitura del Servizio AFIS	Pag.10
4.5 Chiusura del Piano di Volo	Pag.10
5 Conclusioni	Pag.11

1 **QUESITO**

Ciao a tutti

Vi pongo un quesito relativo ai voli degli elicotteri HEMS che operano da Cuneo-Levaldigi in orario di TWR con ATZ spazio aereo D.

Premetto che i Voli HEMS dovrebbero essere esentati dalla presentazione del piano di volo come i voli BAT che ho visto che hanno ottenuto l'esenzione poiché la tipologia operativa è la stessa.

Con questo tipo di voli siamo veramente in difficoltà poiché viene aperto in orario TWR un piano di volo che viene chiuso al limite dell'ATZ mentre il volo continua spesso in valle quindi nello spazio aereo G del FIC. La domanda viene spontanea cioè è corretto?

La destinazione può essere:

luogo di intervento fuori dell'ATZ (esempio location nelle vallate attorno all'aeroporto) luogo di intervento entro il CTR di Torino Caselle In entrambi i casi oggi io apro un FPL con il CBO con in casella 18;

DEST/limite ATZ RMK/destinazione finale luogo atterraggio;

Di fatto il piano di volo lo chiudiamo appena HEMS lascia la ns ATZ;

Premetto che non vi è stato tempo per fare una operations letter con società che gestisce HEMS su LIMZ;

Interpretazione che è stata data si regge su MO ATS A1.2.10.2.

Motivazione che io non condivido Se HEMS fa FPL lo stesso vale per tutta la sua tratta ed è il pilota che decide quando e come chiuderlo anche se per lui un impiccio soprattutto tra i monti.

In una ulteriore e-mail viene espressa la seguente considerazione per la quale riportiamo nelle conclusioni il parere della Commissione Tecnica:

Il contenuto nel RAIT implica che il Piano di Volo ridotto si può fare per i traffici che partono, atterrano o sorvolano Cuneo!!

Quindi direi che HEMS o meno , AFIS o TWR, a chi non ha il FPL facciamo il Piano di Volo ridotto fino all'uscita dell'ATZ!

Grazie per una risposta

Cordiali saluti

Paolo Caraccio

EAV LIMZ

2 Generalità

L'ATZ di Cuneo - Levaldigi (LIMZ) è classificata "D" negli orari in cui è fornito il Servizio di controllo d'Aerodromo e "G" negli orari in cui è fornito il Servizio Informazioni Volo Aeroportuale (AFIS) (Ref. AIP Italia AD).

Alla luce delle nuove disposizioni sui piani volo introdotte dal Regolamento UE 923\2012 "SERA", la Sezione Locale di Cuneo Levaldigi, chiede quale sia la procedura da applicare nella gestione dei piani di volo HEMS operanti in orario di TWR aventi come destinazione il limite dell'ATZ o il CTR di Torino.

3 Riferimenti Normativi

Si riportano di seguito gli stralci dei riferimenti normativi ed AIP/NOTAM utili alla formulazione della risposta. Per quanto concerne le parti di interesse ai fini del presente documento, il Manuale Operativo dei Servizi di Traffico Aereo (MO-ATS) in uso presso ENAV S.p.A., è in linea con quanto riportato in AIP-Italia.

3.1 Regolamento UE 923/2012 – Single European Rules of the Air – SERA del 04\12\2012

CAPITOLO 4- SEZIONE 4- Piani di volo

SERA.4001 Presentazione del piano di volo

a) omissis

b) Un piano di volo deve essere presentato prima di operare:

1) un volo o parte di volo con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo;

CAPITOLO 4- SEZIONE 9 - Servizio Informazioni di Volo

SERA 9001 Applicazione

a) Il servizio informazioni di volo deve essere fornito dagli enti dei servizi di traffico aereo competenti a tutti gli aeromobili che possono essere interessati alle informazioni e:

1) ai quali viene fornito il servizio di controllo di traffico aereo; oppure

2) sono altrimenti noti agli enti dei servizi del traffico aereo competenti.

CAPITOLO 4- SEZIONE 10 - Servizio di Allarme

SERA 10001 Applicazione

a) Il servizio di allarme deve essere fornito dagli enti dei servizi del traffico aereo:

1) a tutti gli aeromobili a cui viene fornito il servizio di controllo del traffico aereo;

2) per quanto possibile, a tutti gli altri aeromobili che hanno compilato un piano di volo o che sono altrimenti noti ai servizi del traffico aereo; nonché

3) a tutti gli aeromobili che sono soggetti o si ritiene siano soggetti a interferenza illecita.

3.2 Regolamento Regole dell'Aria Italia (RAIT) del 11/12/2014

CAPITOLO 4- SEZIONE 4- Piani di volo

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

- a) *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.*

3.3 AIP-Italia ENR 1.10-1 (modificato in data 11/12/2014 con NOTAM A8066/14)

LIXX 1A8066/2014 11/12/2014 16:50 IN FORCE
GENG A)BRINDISI MILANO ROMA FIR
SPR B)2014-12-11 16:50 C) PERM
E)REF AIP ENR 1.10-1 'FLIGHT PLANS (PLN)', ITEM 1 'FLIGHT PLAN',
PAR 1.1 'COMPULSORY SUBMISSION OF A FLIGHT PLAN',
CHANGE BULLET 1) TO READ AS FOLLOWS:
1) A FLIGHT PLAN SHALL BE SUBMITTED BEFORE OPERATING:
- ANY FLIGHT OR PORTION THEREOF TO BE PROVIDED WITH AIR TRAFFIC
CONTROL SERVICE
- ANY FLIGHT ACROSS INTERNATIONAL BORDERS
- ANY FLIGHT PLANNED TO OPERATE AT NIGHT, IF LEAVING THE VICINITY OF
AN AERODROME
- FLIGHTS WITHIN OR INTO AREAS OR ALONG DESIGNATED ROUTES, AS
PUBLISHED IN THE RELEVANT SECTION OF AIP.
REMARK 1:
ENAC (ITALIAN CIVIL AVIATION AUTHORITY) MAY ESTABLISH COMPULSORY
SUBMISSION OF A FLIGHT PLAN FOR ATZ WITH AERODROME FLIGHT
INFORMATION UNIT (AFIU).
REMARK 2:
SUBMISSION OF A FLIGHT PLAN FOR BAT FLIGHTS IS NOT REQUIRED
Q)LIXX/QXXCS/IV/NBO /E /000/999/4339N01139E546

3.4 AIP-Italia ENR 1.10-11

Para 1.5 punto 2) Servizio medico di emergenza con elicotteri (HEMS)

In considerazione della loro particolare natura e caratteristiche, per i voli HEMS è previsto un regime speciale di pianificazione del volo, che prevede quanto segue:

- a) *Devono, per quanto possibile, essere stipulate lettere di operazioni fra l'operatore e l'ente ATS responsabile dell'area in cui si trova la base operativa HEMS, che prevedano la comunicazione scritta all'ente ATS dei dati permanenti dell'attività (es. tipi di elicottero ed equipaggiamenti) ed il loro puntuale aggiornamento da parte dell'operatore;*
- b) *A seguito di quanto previsto al precedente sub-para a), l'elicottero HEMS può comunicare direttamente in frequenza all'ente ATS i dati variabili, connessi allo specifico volo, su modello di quanto previsto per il piano di volo ridotto (vedi para 1.5, 1), indicando, invece dell'area di attività, la rotta prevista.*

3.5 AIP-Italia ENR 1.1-2

Para 1.3 punto 2) Operazioni di sicurezza pubblica, dogana e protezione civile in attività di pronto intervento.

- a) *Se l'attività degli aeromobili di Stato in servizio di sicurezza pubblica, dogana e protezione civile (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, Capitanerie di Porto e Corpo Forestale dello Stato), assume caratteristiche di pronto intervento:*
- *Il pilota integrerà il proprio nominativo radio con l'identificativo "BAT" (Buster Air Traffic) dandone immediata comunicazione all'ente ATS con cui è in contatto radio;*
 - *Omissis*

3.6 AIP-Italia ENR 1.10-12

Para 1.6 Chiusura del Piano di Volo.

La chiusura del piano di volo deve essere effettuata in accordo a quanto previsto dalle Regole dell'Aria.

Quando è noto che sull'aeroporto di arrivo i mezzi di comunicazione non sono idonei per la comunicazione del riporto di arrivo e che non sono disponibili modalità alternate al suolo, devono essere intraprese le seguenti azioni. Trasmettere un messaggio equivalente ad un riporto di arrivo immediatamente prima dell'atterraggio, se praticabile, all'Ente ATS responsabile per la fornitura dei Servizi del Traffico Aereo nello spazio aereo in cui ricade l'aeroporto di arrivo. In caso di impossibilità a stabilire il contatto radio con l'Ente ATS responsabile, il riporto può essere trasmesso ad un'altra stazione aeronautica di telecomunicazioni per il rilancio all'Ente ATS responsabile.

Il mancato rispetto delle previsioni concernenti il l'effettuazione del riporto di arrivo, nei casi in cui è richiesto, può causare grave turbativa nella fornitura dei Servizi del Traffico Aereo e dare luogo a grandi spese per l'indebita attivazione di operazioni di ricerca.

3.7 AIP-Italia ENR 1.1-8

Para 3.3 punto 5) Riporto di "Operations Normal"

*Allo scopo di agevolare la fornitura del Servizio di Allarme e di Ricerca e Soccorso, i voli che hanno presentato il piano di volo, durante le porzioni di volo entro spazio aereo non controllato¹ (classe G per i voli IFR, classi E e G per i voli VFR), devono effettuare un riporto quanto prima possibile dopo la prima mezz'ora, ma non oltre la prima ora, di volo e successivamente ogni 30 minuti, semplicemente per indicare che il volo sta procedendo in accordo al piano di volo. Il riporto è costituito dal nominativo dell'aeromobile, dalla sua posizione e dalle parole **OPERATIONS NORMAL**.*

*Il messaggio di **OPERATIONS NORMAL** deve essere trasmesso in radiotelefonìa all'ente ATS responsabile per la fornitura dei Servizi del Traffico Aereo in cui l'aeromobile sta volando. In caso di impossibilità a stabilire il contatto radio con l'ente ATS responsabile, il messaggio potrà essere trasmesso ad un'altra stazione aeronautica di telecomunicazioni, per il rilancio all'Ente ATS responsabile.*

*Se non si riceve il riporto di **OPERATIONS NORMAL** entro i trenta minuti successivi all'orario in cui si sarebbe dovuto ricevere, si darà corso all'applicazione delle disposizioni previste per la "Fase di Incertezza".*

¹ Il MO-ATS di ENAV S.p.A. in relazione ai coordinamenti da effettuarsi per i voli VFR con piano di volo stabilisce che AFIU, TWR e APP, nel caso di voli che lasciano lo spazio aereo di loro responsabilità, devono comunicare al FIC interessato l'orario di decollo e l'orario di uscita dallo spazio aereo di responsabilità.

4 **RISPOSTA AL QUESITO**

4.1 **Distinzione tra voli HEMS e BAT.**

L'AIP-Italia (ENR 1.1-2 Para 1.3 Punto 2), in riferimento ai voli classificabili "BAT", specifica che si tratta di aeromobili di Stato in servizio di sicurezza pubblica, dogana e protezione civile la cui attività assume caratteristiche di pronto intervento; ciò esclude i voli HEMS e/o la loro equiparazione ai voli BAT.

4.2 **Obbligo di presentazione del piano di volo**

Il Regolamento UE 923/2014 – SERA (Capitolo 4, Sezione 4 Para SERA 4001) stabilisce che deve essere presentato un piano di volo prima di operare un volo o parte di volo con l'assistenza del servizio di Controllo del Traffico Aereo.

Il Regolamento Regole dell'Aria Italia (RAIT) (Capitolo 4, Sezione 4 Para SERA.4001), che detta tutte le norme locali di carattere integrativo del regolamento SERA applicabili al solo spazio aereo italiano, introduce specifiche disposizioni sui piani di volo per voli all'interno di ATZ sede di Unità di Informazioni Volo di Aeroporto (AFIS).

In dettaglio, l'ENAC si riserva di stabilire (e quindi comunicare) la vigenza dell'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.

In altri termini, a meno che non sia stabilito da ENAC per specifiche ATZ, la presentazione del Piano di Volo, per voli in ATZ sede di AFIU non è obbligatoria.

L'AIP-Italia (ENR 1.10-1), modificato in data 11/12/2014 con NOTAM A8066/14, quale fonte di cognizione, è concorde a quanto sopra riportato.

Inoltre, in AIP-Italia (ENR 1.10-11 Para 1.5 Punto 2), per i voli HEMS è riportato un regime speciale di pianificazione che consiste nella stipula di lettere di operazioni finalizzate alla presentazione del piano di volo nel modo più rapido possibile. Contrariamente a quanto avviene per i voli BAT, per i voli HEMS non è prevista alcuna esenzione dalla presentazione del piano di volo.

4.3 **Piani di Volo HEMS**

Dall'analisi della normativa ATS di riferimento in vigore si evince che, a prescindere dalla classificazione delle ATZ, per i voli HEMS si applica il regime speciale di pianificazione riportato in AIP di cui al precedente para 4.2.

Nella medesima normativa non emerge un esplicito riferimento all'obbligo di presentazione del piano di volo per l'attività HEMS, anche se il Regolamento ENAC di riferimento equipara l'attività di Servizio Medico di Emergenza con Elicotteri a quella delle imprese di trasporto aereo certificate (in possesso di COA) da svolgersi in accordo alla JAR-OPS 3.

I termini in cui la "norma"² si esprime lasciano intendere che "per quanto possibile" tale regime speciale di pianificazione deve essere applicato a prescindere che vi sia o meno l'obbligo di presentazione del piano di volo derivante o dal tipo di attività o dalla classe di spazio aereo interessato.

² Il MO-ATS in uso agli operatori di ENAV S.p.A. è in linea con quanto indicato dall'AIP pertanto, ai sensi dell'Art. 733 bis del codice della navigazione, è da intendersi come norma di riferimento.

4.4 Piani di volo in ATZ con fornitura oraria del Servizio ATC

4.4.1 Durante gli orari di fornitura del Servizio ATC

Fatta salva la facoltà del pilota di chiudere il piano di volo lasciando l'ATZ, ai voli che procedono con piano di volo, fuori spazio aereo controllato, verrà fornito il Servizio Informazioni Volo ed il Servizio di Allarme dall'Ente ATS (FIC) competente per lo spazio aereo interessato o dal medesimo Ente ATS (TWR) su delega di quest'ultimo.

Viceversa, se il pilota decide, in sede di presentazione di piano del volo (DEST/limite ATZ) o in volo, di chiudere il piano di volo fuori dall'ATZ, i servizi forniti dagli Enti ATS saranno quelli previsti per i voli NO FPL in spazio aereo non controllato³.

Per quanto riportato al precedente para 4.2, fatta eccezione per i BAT, se il volo interessa spazi aerei controllati DEVE aver presentato il piano di volo.

Al riguardo si sottolinea quanto previsto nella stessa AIC 14\2014 nella quale ai piloti è raccomandato di astenersi dal trasmettere piani di volo in frequenza (AFIL) quando il piano di volo può essere trasmesso prima della partenza. Motivo per cui, se lo scopo del piano di volo è quello di raggiungere una destinazione (APT o CTR) dove è fornito il servizio di controllo del traffico aereo, anche se una parte del volo avverrà in spazio aereo non controllato, non vi è la necessità di chiudere il piano di volo.

4.4.2 Durante gli orari di fornitura del Servizio AFIS

A meno che non sia diversamente stabilito da ENAC, non vi è l'obbligo di presentazione del piano di volo per operare, ovvero atterrare, decollare o attraversare, l'ATZ; ai voli NOPFL in ATZ verranno forniti i servizi previsti in ATZ di classe G sede di AFIU, ovvero il Servizio Informazioni Volo Aeroportuale ed il Servizio dall'Allarme limitatamente alla porzione di volo condotta in ATZ.

4.5 Chiusura del Piano di Volo.

Per entrambi i casi riportati al paragrafo precedente la chiusura del piano di volo avverrà, prima possibile dopo l'atterraggio, come indicato in AIP-Italia ENR 1.10-12 Para 1.6 Chiusura del Piano di Volo.

³ Il MO-ATS di ENAV S.p.A. in tal senso prevede che nel caso in cui un volo cessi di operare come volo controllato (es. lasciando uno spazio aereo controllato o cancellando il suo volo IFR e proseguendo in VFR in uno spazio aereo in cui il volo VFR non è controllato), l'ente interessato deve assicurarsi che le appropriate informazioni su quel volo siano inoltrate all'ente, o agli enti, ATS responsabili per la fornitura dei servizi informazioni volo e di allarme per la rimanente porzione del volo, allo scopo di garantire la fornitura di tali servizi all'aeromobile.

5 Conclusioni.

La destinazione del FPL è requisito fondamentale per rispondere al quesito “ *Con questo tipo di voli siamo veramente in difficoltà poiché viene aperto in orario TWR un piano di volo che viene chiuso al limite dell'ATZ mentre il volo continua spesso in valle quindi nello spazio aereo G del FIC. La domanda viene spontanea cioè e' corretto?*”

poiché:

- Se lo scopo del piano di volo è quello di decollare dall'ATZ e corretto che il Piano di Volo venga chiuso lasciando ATZ per proseguire in spazio aereo non controllato. La chiusura del FPL non implica automaticamente la chiusura delle comunicazioni ed il pilota non è obbligato ad effettuare un rapporto di OPERATIONS NORMAL. Nel caso in cui a seguito della chiusura del FPL, il pilota mantenga il contatto radio, ad esso verrà garantito, per quanto possibile, il Servizio Informazioni Volo e il Servizio di Allarme.
- Se lo scopo del piano di volo è quello di raggiungere una destinazione (Aeroporto o CTR) dove è fornito un servizio di controllo del traffico aereo, anche se una parte del volo avverrà in spazio aereo non controllato, non vi è la necessità di chiudere il piano di volo che dovrà essere invece chiuso con qualsiasi mezzo una volta atterrati a destinazione. Nella parte del volo condotta in spazio aereo non controllato il pilota deve effettuare un rapporto di OPERATIONS NORMAL.

In tal senso è auspicabile la stipula di una lettera di operazioni, come previsto dalla normativa in vigore, al fine di applicare quanto previsto e standardizzare il comportamento operativo del personale.

Per quanto concerne invece il piano di volo ridotto “*per i traffici che partono, atterrano o sorvolano Cuneo*” questi non è applicabile in quanto il RAIT 4005 ne prevede l'uso solo per i **voli che originano e terminano sullo stesso aeroporto** e che:

- 1) si svolgono all'interno del CTR/ATZ; o
- 2) si svolgono in aree anche esterne, ma adiacenti al CTR/ATZ a scopo addestrativo o di collaudo;
o
- 3) sono effettuati per attività di addestramento agli avvicinamenti strumentali sull'aeroporto.

In merito l'ipotesi suggerita “*Quindi direi che HEMS o meno, AFIS o TWR, a chi non ha il FPL facciamo il Piano di Volo ridotto fino all'uscita dell'ATZ*”, rileviamo che non esiste un AFIL ridotto. L'unico strumento che, limitatamente agli HEMS, consentirebbe tale pratica è proprio la lettera di operazioni in accordo alla quale il pilota, su modello di quanto previsto per il piano di volo ridotto, integra i dati standard già forniti con quelli variabili utili alla presentazione di un piano di volo che deve contenere tutti i dati riportati al para SERA 4005.