



ASS. NAZ. ASSISTENTI E CONTROLLORI  
DELLA NAVIGAZIONE AEREA

ITALIAN AIR TRAFFIC CONTROLLERS' ASSOCIATION  
MEMBER OF IFATCA  
INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR TRAFFIC CONTROLLERS'  
ASSOCIATIONS



## **Note alla procedura Frequency Monitoring Codes AIRAC 2018/05 in vigore dal 21 Giugno 2018**

Si riportano di seguito alcune note relative alla procedura FMC così come descritta in AIRAC:

I soggetti indicati (box 1) devono selezionare sul transponder il codice assegnato a quel settore ma non è detto che stiano monitorando la frequenza ATC. Infatti, a meno che non abbiano due apparati a bordo, possibile ma non obbligatorio per la maggior parte degli aeromobili di Aviazione Generale e da Diporto o Sportivo, possono contattare il FIC per la fornitura dei servizi di traffico aereo o monitorare la frequenza ATC.

Inoltre (box2) non vi è alcun obbligo di installazione del transponder a bordo per i VDS non avanzati, pertanto tale disposizione potrà non avere alcuna applicazione.

L'ambiguità generata dalla possibilità di scelta in relazione alla frequenza selezionata dal pilota determina a sua volta, per il controllore che individua una condizione di prossimità con lo spazio aereo controllato, un'ambiguità d'azione che può non essere rapida ed efficace così come richiesto dalle circostanze. A meno che l'aeromobile non sia equipaggiato con un Transponder modo S, che riporti quindi il nominativo, la ricerca tramite il FIC (ente non radarizzato) potrebbe non essere così immediata. Le stesse disposizioni (box3) indicano un processo di ricerca che non da immediatezza all'intervento. Al fine di rendere più efficace il processo di assistenza agli aeromobili in prossimità di spazi aerei controllati, si suggerisce di riservare l'utilizzo del codice FMC ai soli aeromobili che monitorano la frequenza ATC, ovvero; per gli aeromobili che stabiliscono il contatto con il FIC, l'uso del codice A2000, così come previsto per tutto il territorio nazionale per coloro i quali usufruiscono dei servizi ATS e l'utilizzo del codice assegnato all'area FMC per quelli che invece decidono di monitorare la frequenza del settore radar. Così facendo potranno essere osservati ed assistiti direttamente dall'ente ATC, in caso di prossimità con lo spazio aereo controllato. Tale criterio ridurrebbe l'ambiguità nella ricerca del traffico in caso di intrusione o possibile intrusione e fornirebbe al FIC uno strumento utile, ovvero l'assegnazione del codice FMC, per segnalare,

### **3.11 Frequency Monitoring Codes (FMC)**

Nello spazio aereo italiano di classe G sono stati identificati dei settori FMC, ad ognuno dei quali è associato un codice SSR e una frequenza da monitorare.

1 Tutti i velivoli, gli elicotteri e gli apparecchi VDS avanzati che operano all'interno delle aree FMC devono inserire nel transponder Modo A il codice SSR assegnato a quello specifico settore e:

- stabilire contatto radio bilaterale sulla frequenza del FIC se il pilota intende usufruire dei servizi ATS; oppure
- monitorare la sola frequenza del settore ATC indicato se non intende usufruire dei servizi ATS.

2 I voli VDS non avanzato continueranno a operare nei settori FMC inserendo il codice A7000.

L'inserimento di un FMC non corrisponde in alcun modo a implicita autorizzazione a entrare in uno spazio aereo controllato, né a ricevere alcun tipo di servizio; il pilota rimane responsabile della propria navigazione e deve ottenere autorizzazione ATC se intende interessare lo spazio aereo controllato.

3 L'ente ATC potrà tentare, direttamente o attraverso il FIC, di stabilire il contatto con un aeromobile che abbia selezionato il codice e che ritenga abbia penetrato, o stia per penetrare, lo spazio aereo controllato, al fine di risolvere la violazione in maniera rapida ed efficace.

La relativa comunicazione conterrà elementi quali:

- 1) codice SSR;
- 2) posizione della traccia radar del traffico sconosciuto rispetto ad uno specifico punto di riferimento facilmente identificabile dal pilota;
- 3) livello/altitudine osservati sul Modo C, qualora disponibili;
- 4) direzione del volo osservata;
- 5) nominativo derivato dal Modo S, se disponibile.

Il pilota che sospetti, in base alle informazioni ricevute, che l'aeromobile al quale la comunicazione si riferisce sia proprio il suo, dovrà rispondere tempestivamente.

4 Una volta stabilita una comunicazione bilaterale, per avere la certezza che si tratti effettivamente del traffico in questione:

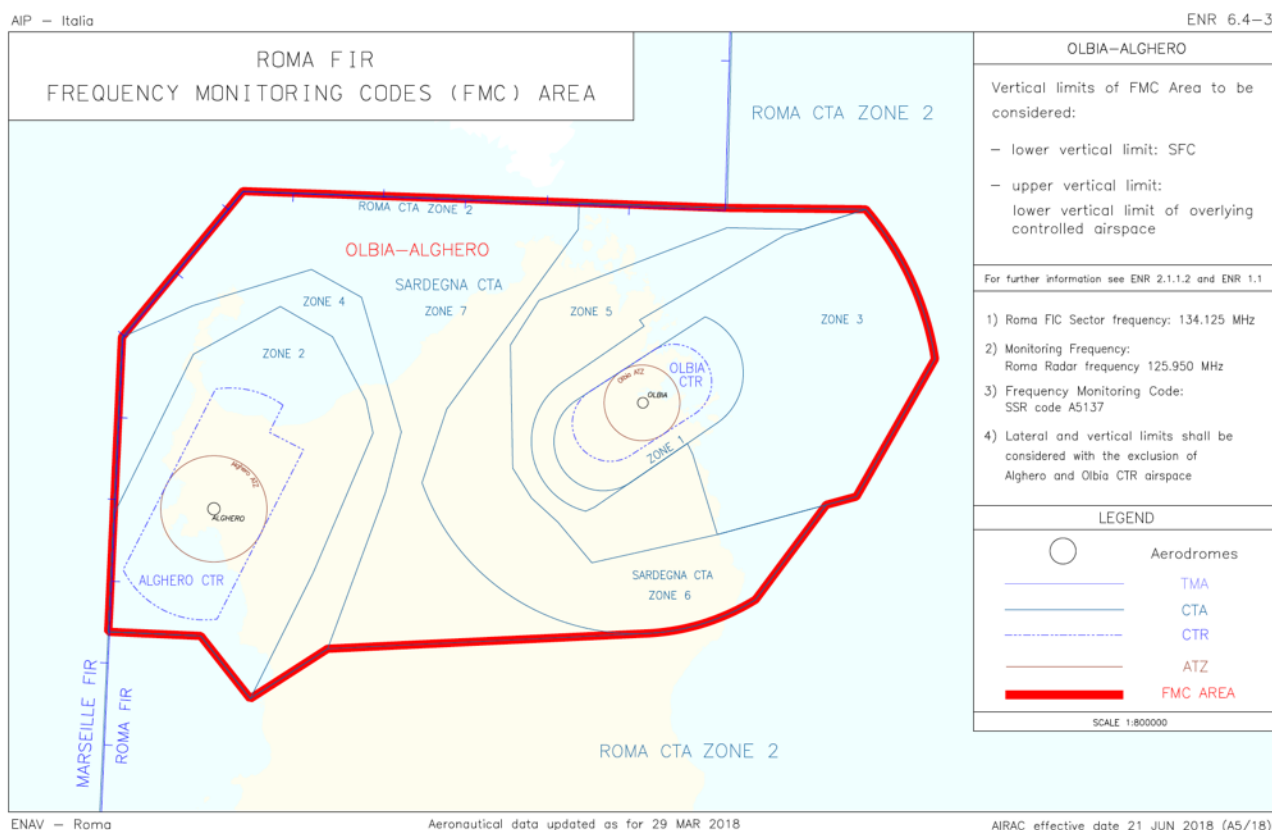
- se in contatto con il settore ATC, il controllore provvederà alla sua identificazione radar e fornirà istruzioni, avvisi e/o informazioni, come appropriato;
- se in contatto con il FIC, potrà essere trasferito in contatto con il settore ATC.

Il codice SSR e l'eventuale informazione del modo C associata rimangono non verificati finché ATC e pilota non applicano le appropriate procedure di identificazione e verifica.



## Note alla procedura Frequency Monitoring Codes AIRAC 2018/05 in vigore dal 21 Giugno 2018

qualora venga richiesto o reso necessario dalle circostanze, al settore un traffico che richiede assistenza alla navigazione.



In conclusione la proposta in argomento prevede, all'interno delle aree FMC, l'utilizzo dei codici come segue:

- ✓ Codice FMC: Velivoli, elicotteri e VDS avanzati che monitorano la frequenza ATC;
- ✓ Codice A2000: Velivoli, elicotteri e VDS avanzati che monitorano la frequenza del FIC o stabiliscono il contatto radio con quest'ultimo e più in generale che usufruiscono dei servizi ATS;
- ✓ Codice A7000: Velivoli, elicotteri e VDS avanzati che non usufruiscono dei servizi ATS e non monitorano alcuna frequenza.