

## LE INFORMAZIONI AERONAUTICHE

Le informazioni aeronautiche rappresentano quegli elementi essenziali che, prodotti e diffusi in maniera capillare, consentono ad un equipaggio di volo di pianificare nella maniera più sicura ed efficace il proprio volo. Senza di esse, quindi, l'attività ultima della conduzione del volo sarebbe molto approssimativa e probabilmente insicura.

Da sempre si è ritenuto essenziale fornire servizi per produrre informazioni puntuali da distribuire "worldwide" (a titolo completamente gratuito oppure a pagamento) a tutti i professionisti dell'aviazione ed in maniera sempre più puntuale tali servizi stanno creando prodotti specifici "pacchettizzati" e su misura.

Torniamo un passo indietro e cerchiamo di comprendere cosa sia il **Servizio Informazione Aeronautico (AIS- Aeronautical Information Service)**.

L'ICAO, l'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione civile ([www.icao.org](http://www.icao.org)), con la Convenzione di Chicago (1944) ha prodotto una serie di allegati tecnici (sono 18 gli annessi alla Convenzione) di pratiche standards e raccomandate da adottare in tutto il mondo aeronautico.

L'annesso 3 "**Meteorological Service for International Air Navigation**" nelle sue 213 pagine della edizione n°15, tratta molto approfonditamente della Meteorologia Aeronautica ai fini di riporti informativi, descrivendo tipologie di messaggi di osservazione e previsione, dei loro contenuti strutturati, della modalità di diffusione. In definitiva la guida particolareggiata su come trattare le informazioni meteorologiche aeronautiche.

Non si entrerà nel dettaglio, ma per far comprendere l'importanza di tali servizi basti pensare che in caso di risarcimento danni per grandine, la compagnia assicuratrice di una autovettura richiederà ad una agenzia nazionale meteorologica il bollettino meteo di una data località ad un dato giorno. E se un giorno il volo che stiamo per prendere e che ci dovrebbe portare a Parigi ci condurrà a Lione, sarà perché il pilota il volo avrà avuto notizia che l'aeroporto di Parigi è chiuso per nebbia oppure per inagibilità della pista.

L'annesso 15 "**Aeronautical Information Services**" nelle sue 111 pagine della ultima edizione (la 12<sup>ma</sup>) descrive molto puntualmente cosa sia l'AIS, come debba essere strutturato da parte di ogni stato aderente l'ICAO, le note di copyright, gli eventuali costi a recupero delle spese sostenute per arrivare quindi a descrivere nel più piccolo dettaglio:

- l'**AIP AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION**): la pubblicazione edita dallo stato aderente l'ICAO, con ciclo mensile, che contiene tutte le informazioni di carattere aeronautico adottate nel paese;
- i **NOTAM (NOTICE TO AIRMAN)**: notizie agli aeronaviganti sulla operatività di aeroporti, radioassistenze, servizi forniti ed altro ancora;
- l'**AIRAC (AERONAUTICAL INFORMATION REGULATION AND CONTROL)**: circolari aeronautiche che forniscono informazioni riguardo la variazione o l'implementazione di servizi e di procedure con 28 giorni di anticipo sulla effettiva entrata in vigore;

- l'**AIC (AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR)**: circolari aeronautiche che emendano, in talune circostanze, le informazioni contenute in AIP;
- lo **SNOWTAM (SNOW NOTICE TO AIRMAN)**: notizie sulla operatività degli aeroporti a causa della presenza di neve;
- il pacchetto di informazioni **Pre e Post-flight**;
- i requisiti dei sistemi di Telecomunicazione adottati.

La tecnologia attuale consente di diffondere le informazioni in maniera molto rapida e quasi ovunque, aeronauticamente parlando, queste sono disponibili agli equipaggi di volo. Ma ora entra in campo il professionista dell'Assistenza al Volo, ossia l'EAV (personale civile) o l'ATA (personale militare). Questa figura rappresenta l'anello di congiunzione tra la mole enorme di dati disponibili ed i bisogni dell'equipaggio di volo. In caso di un viaggio molto lungo da compiere (per esempio un volo intercontinentale ROMA-SYDNEY) le zone e le condizioni meteo da sorvolare sono molte.

La figura spesso presente nella compagnia aerea del **Flight Dispatcher** consente di assistere l'equipaggio reperendo le informazioni necessarie, per esempio, sulla attivazione di zone vietate al sorvolo in qualche porzione della rotta da seguire oppure sulla necessità di dover cambiare livello di crociera ad un dato punto per necessità dell'Ente di controllo a terra. Però, per le informazioni dinamiche, quelle dell'ultimo istante quali quelle meteorologiche, l'EAV/ATA è di primaria importanza perché in grado di interpretare correttamente i messaggi pervenuti e di suggerire valide alternative. Se poi l'equipaggio di volo non dispone del flight dispatcher di compagnia, lo stesso EAV/ATA diventa essenziale per "confezionare" il bollettino pre-volo (**P.I.B.** – Pre flight Information Bulletin) ossia una raccolta logica di avvisi meteo, informazioni sulla operatività degli aeroporti interessati e delle radioassistenze lungo la rotta, restrizioni particolari o modifiche di procedure in vigore.

L'attività di assistenza al volo si esplica anche durante le fasi del volo già iniziato, nel momento in cui, per esempio il pilota notifica al controllore di una specifica aerea geografica la presenza di fortissima turbolenza, presenza di ghiaccio, attività vulcanica osservata, eventi meteorologici particolari o avaria di radioassistenze specifiche. L'attività di riporto vede, quindi, nell'EAV/ATA un naturale rilancio verso tutti gli utenti del servizio d'Informazione Aeronautica. L'EAV, poi, è anche in grado di effettuare osservazioni meteorologiche e compilare i relativi bollettini a cadenza periodica stabilita, in modo da alimentare il circuito internazionale di Telecomunicazioni Meteorologiche (**M.O.T.N.E.** - Meteorological Operational Telecommunication Network Europe).

Da queste poche righe abbiamo potuto apprendere cosa rappresenti per l'Aviazione il servizio d'informazione nella fase pre e post volo, quanto sia complesso da gestire e mantenere in vita. Basta questo a assegnare a questo settore la palma di "ambiente complesso, evoluto e ad alto rischio.

Redatto da **Giuseppe Gangemi** – Roma ACC il: 24-07-2006