



AERO CLUB D'ITALIA

Prot. TCO/SR/ SV nr. U - 30944

Roma, 21 novembre 2011

CIRCOLARE Nr.: 39 / 2011

A **PRESIDENTI AERO CLUB FEDERATI**
PRESIDENTI ASSOCIAZIONI AGGREGATE
DIRETTORI DELLE SCUOLE DI VOLO
ISTRUTTORI DI VOLO
ESAMINATORI
PILOTI VDS

e p. c. **ENAV S.p.A.**
Sicurezza Oper. - Resp. Gestione Eventi
Via Salaria 713
00138 Roma
ENAC
Direzione Centrale Spazio Aereo
Viale Castro Pretorio, 118
00185 Roma

Documento trasmesso via e-mail e pubblicato sul sito www.aeci.it

OGGETTO: VIOLAZIONE SPAZI AEREI CONTROLLATI.

1. Nonostante la sensibilizzazione operata finora, continuano le segnalazioni da parte di enti ATC che riportano violazioni degli spazi aerei controllati ad opera di apparecchi VDS, alcune, peraltro, consumate in prossimità di aeroporti internazionali con conseguente interruzione del traffico commerciale.

Tra tutte, particolare rilevanza ha assunto quella commessa su Malpensa da un apparecchio VDS non avanzato (anche con il Trasponder in avaria - trasmetteva quote superiori a quelle reali) che ha costretto il personale ATC al blocco delle partenze per 25 minuti dalle ore "06.11 alle ore 06.36".

In allegato, si riportano gli elementi salienti dell'evento ed uno schema del percorso seguito dall'apparecchio, peraltro, puntualmente identificato in volo da un elicottero della Guardia di Finanza.

2. Tali eventi, verosimile conseguenza di superficialità e scarsa preparazione, sono intollerabili per la sicurezza del volo e discreditano l'intero settore VDS, pertanto, essi devono essere contrastati con tutti i mezzi disponibili quali sensibilizzazione, aggiornamenti, briefing e, ove necessario, con adeguate sanzioni.

3. Per quanto sopra, ancora una volta, si dispone che:

a. i presidenti degli enti AeCI (coadiuvati dagli addetti S.V.):

- sensibilizzino periodicamente i piloti associati sui rischi connessi con le violazioni degli spazi aerei controllati, evidenziando che esse possono portare a collisioni con conseguenze catastrofiche;
- organizzino briefing di aggiornamento sullo spazio aereo, regole del volo, pianificazione del volo e gestione della navigazione da reiterare con opportuna frequenza;
- evidenzino che il proliferare del fenomeno potrebbe portare ad indesiderate misure restrittive a carico del Volo da Diporto o Sportivo;
- evidenzino che il fenomeno, sicuramente ad opera di pochi rispetto al numero di piloti VDS in attività, getta discredito sull'intera categoria VDS e porta ad avvalorare i giudizi negativi più volte espressi dai mass media sul volo da diporto o sportivo;
- segnalino all'AeCI coloro che violano deliberatamente gli spazi aerei;

b. i direttori delle scuole di volo e gli istruttori:

- nell'ambito dei programmi ministeriali, svolgano con la massima cura le lezioni sulla struttura dello spazio aereo e le relative regolamentazioni, sia durante i corsi per il conseguimento dell'attestato sia durante i corsi per il conseguimento della qualifica di avanzato, verificandone il sicuro "recepimento" da parte degli allievi;
- illustrino minuziosamente agli allievi le possibili e gravi conseguenze che le violazioni degli spazi aerei e il mancato rispetto delle regole dell'aria possono comportare;
- si adoperino affinché gli allievi acquisiscano la corretta forma mentis e la cultura della sicurezza volo;

c. gli esaminatori:

- svolgano gli esami con il massimo scrupolo anche per quanto riguarda la preparazione teorica degli allievi;
- segnalino all'AeCI eventuali difformità per quanto riguarda l'attività didattica individuate nel corso degli esami;

d. i piloti:

- "rinfreschino" con regolarità le proprie conoscenze sullo spazio aereo e sulle regole dell'aria;
- pianifichino il volo tenendo conto della configurazione dello spazio aereo;
- rispettino le regole dell'aria e le limitazioni vigenti;
- seguano la navigazione in modo da conoscere la posizione al suolo in ogni fase del volo;
- evitino deviazioni improvvisate senza essere a conoscenza degli spazi aerei circostanti;
- i piloti "avanzati", in particolare,:
 - contattino gli enti ATC come previsto (AIP – ENR 1.1– 4 – 3);
 - applichino la prevista procedura in caso di avaria radio (AIP – ENR 1.1– 8 – 3.8).

Si ricorda, infine, che:

- tutti i voli che interessano i settori VFR sottostanti la TMA di Milano devono essere condotti con trasponder modo “A” e “C” funzionante e sempre acceso (AIP-Italia ENR 2.1.1.1-5 par.2.4);
 - gli aeromobili in VFR che intendono operare entro spazi aerei di classe “C” e “D” provenendo da spazi di classe “E” e “G” devono richiedere le autorizzazioni ATC prima di interessare il confine dello spazio aereo considerato, indicando il punto di ingresso, rotta e livello richiesto (AIP-Italia ENR 1.14-11);
 - l’attività VFR non è consentita negli spazi di classe “A” (AIP-Italia ENR 1.4-6 par 1.7).
4. L’AeCI rimane disponibile a fornire ogni supporto nel settore, ma non potrà non intervenire in maniera energica qualora esistano i presupposti, con la convinzione che gli esempi negativi, qualora non sanzionati, costituiscono fonte di “contagio” soprattutto tra i piloti freschi di attestato e meno esperti.

IL DIRETTORE GENERALE
(Gen. Carlo LANDI)



INTRUSIONE CTR MALPENSA SETTEMBRE 2011

- ore 05.49.44 sconosciuto a FL 272 a Nord-Est di Linate e ore 06.01.12 a FL 159 a Nord-Est di SRN (Impossibili per il tipo di velivolo);
- ore 06.12.01 a FL 85, mentre l'operatore della Torre di Venegono lo osserva visivamente a circa 2000-3000 piedi max di altezza a sud del campo;
- ore 06.23 52 la missione Volpe --- (elicottero GdF) dichiara di avere in vista lo sconosciuto "SAME ALTITUDE"(3400 ft), prima di essere trasferito a Milano ACC;
- ore 06.35.01 la missione Volpe --- (elicottero GdF) vola affiancato all'I----- (6800 ft).

Simboli gialli: apparecchio I-----

Simboli verdi: elicottero GdF

