

INFO TECH n. 17/2019

Dipartimento Tecnico – 18 Luglio 2019

*(english text at the bottom)*

## **PIANIFICAZIONE NAT ERRATA SU ROTTE PBCS**

Cari Colleghi,

come sapete dallo scorso anno sono state implementate nell'area NAT le cosiddette rotte PBCS che riguardano l'uso di rotte e waypoints spazati di mezzo grado.

Tali rotte prescrivono che il tipo di a/m sia certificato per volarle e diversi operatori di lungo raggio in Italia non hanno nella flotta di lungo raggio la certificazione per tutti gli aa/mm.

Nei giorni scorsi alcuni nostri colleghi ci hanno segnalato alcuni casi in cui la pianificazione fatta dall'operatore prevedeva una rotta PBCS ma l'aereo era privo di certificazione.

Nei casi segnalati i colleghi hanno prontamente riconosciuto e fatto correggere l'errore ma nel caso avessero volato una rotta non autorizzata potevano esserci problemi di safety ed eventuali responsabilità per l'equipaggio che ad oggi firmando il piano di volo se ne assume le responsabilità per la sua correttezza.

Allo scopo riteniamo utile rimarcare alcune raccomandazioni che abbiamo elaborato lo scorso anno in tema e già pubblicate nella Info Tech 6/2018.

1. Controllare i bollettini/notams delle operazioni di volo della propria compagnia per quanto riguarda le operazioni NAT, in particolare per quanto riguarda l'uso di tracks o waypoint di mezzo grado e l'implementazione di PBC.
2. Prestare particolare attenzione alla stretta osservanza delle procedure operative standard (SOP) in merito alle re-clearances che coinvolgono un waypoint o tracks di mezzo grado.
3. Riesaminare le procedure CPDLC e impiegare le SOPs della propria azienda con particolare attenzione alla disciplina operativa nel cockpit. Comprendere e rispettare correttamente le autorizzazioni della CPDLC aiuterà a prevenire il Gross Errors di navigazione (GNE).

- 
4. Attraverso i materiali di training l'operatore d'appartenenza dovrebbe aver istruito gli equipaggi riguardo Implementazione PBCS e cosa fare se non si soddisfano i requisiti PBCS una volta sull'OTS.
  5. Lo spazio aereo PBCS va da FL350 a FL390 (incluso).
  6. Gli standard di separazione più ridotti sono i minimi disponibili per ATC. Questo non significa che tutti gli aerei PBCS siano conformi a questi standard minimi.
  7. Il velivolo PBCS verrà abbinato al fine di ottimizzare i più bassi standard di separazione.
  8. L'aeromobile NON-PBCS non verrà autorizzato nello spazio aereo PBCS o su una tracks PBCS.

Grazie per l'attenzione

[ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

Per ogni osservazione o feedback è gradita un'email a: [dt@anpac.it](mailto:dt@anpac.it)

[English Version](#)

## **WRONG PLANNING ON NAT PBCS ROUTES**

Dear Members,

as you know since last year the so-called PBCS routes concerning the use of routes and waypoints spaced half a degree have been implemented in the NAT area.

These routes require that the type of a/c is certified to fly them and several long-haul operators in Italy do not have certification for all aa / mm in the long-range fleet.

In recent days some of our colleagues have reported to us some cases in which the the Operator planned a PBCS route but the plane was not certified.

In the cases reported the crews promptly acknowledged and correct the error but in case they had flown an unauthorized route there could be safety problems and possible responsibilities for the crew that sign and approve the flight plan assumes the responsibility for the its correctness.

For that, we consider it useful to point out some recommendations we made last year on the subject and already published in Info Tech 6/2018.

1. Check the bulletins / notams of your company's flight operations regarding NAT operations, in particular as regards the use of tracks or half-waypoints and the implementation of PBC.
2. Pay particular attention to strict adherence to standard operating procedures (SOPs) regarding re-clearances involving a waypoint or half-degree tracks.

- 
3. Review the CPDLC procedures and use the SOPs of your company with particular attention to the operational discipline in the cockpit. Understanding and properly complying with CPDLC authorizations will help prevent navigation Gross Errors (GNEs).
  4. Through the training materials the Operator should have instructed the crews about PBCS implementation and what to do if the PBCS requirements are not met once on the OTS.
  5. PBCS airspace goes from FL350 to FL390 (included).
  6. The smallest separation standards are the minimum available for ATC. This does not mean that all PBCS aircraft comply with these minimum standards.
  7. The PBCS aircraft will be paired in order to optimize the lowest separation standards.
  8. The NON-PBCS aircraft will not be authorized in PBCS airspace or on a PBCS tracks.

Thanks for attention

[ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

Any comments or feedback is welcome by emailing us at: [dt@anpac.it](mailto:dt@anpac.it)