

## Bozza della Circolare “Avvicinamento a vista: compiti, attribuzioni e responsabilità”

Organizzazione, associazione che propone i commenti ATMPP - IPA

Data<sup>1</sup> 28/09/12

| 1.<br>N° | 2.<br>Riferimento Circolare<br>(Paragrafo/Comma) | 3.<br>Commento  | 4.<br>Motivazione         |
|----------|--|---|---------------------------|
|          | PAR.4  | Traffico Aereo Generale (GAT): qualunque traffico aereo del settore dell'aviazione civile diverso dal traffico aereo operativo (OAT).   | SOSTITUIRE LA DEFINIZIONE |
|          | PAR.4.5.1  | <p>Il Regolamento ENAC “Regole dell’Aria” individua il Pilota responsabile quale soggetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- a cui spetta di assumere la decisione ultima in merito all’impiego dell’aeromobile;</li> <li>- <del>che assicura che il volo sia sempre effettuato ad un livello tale da garantire adeguati margini di sicurezza</del> <b>che assicura che la condotta del volo sia tale da mantenere adeguati margini di sicurezza.</b></li> </ul> <p>Da quanto sopra espresso ne consegue che di norma è ascritta al Pilota responsabile la responsabilità per la separazione dell’aeromobile dal terreno e dagli ostacoli e quindi per la pianificazione e la conduzione del volo nel rispetto dei livelli minimi definiti dalle regole dell’aria.</p> <p>In tale contesto resta propria dei piloti la responsabilità di garantire che ogni autorizzazione emessa dagli Enti del controllo del traffico aereo sia attuata nel rispetto della prevenzione delle collisioni col terreno e con gli ostacoli.</p> <p>Fanno eccezione, <b>allorquando il volo sia condotto attraverso l'utilizzo dei</b> <del>nell'utilizzo</del> di sistemi di</p> | MODIFICARE COME INDICATO  |

<sup>1</sup> La data deve essere inserita nel formato gg/mm/aa

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
|  | <p>PAR. 5.2 comma 1</p> <p>PAR. 5.2 comma 7</p> | <p>sorveglianza ATS, e in funzione delle minime per tali sistemi rese disponibili dal fornitore dei servizi di sorveglianza, le seguenti fattispecie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. il vettoramento,</li> <li>. l'istadamento che conduce l'aeromobile fuori da una rotta ATS,</li> <li><del>. la discesa al disotto dei livelli minimi di rotte pubblicati.</del></li> </ul> <p>L'analisi della responsabilità del controllore del traffico aereo nei riguardi degli esiti delle autorizzazioni emesse, <b>essendo queste ultime lo strumento principale attraverso il quale il controllore esplica il proprio compito</b>, non può effettuarsi se non congiuntamente a quella dello scopo, del contenuto e della valenza delle stesse. <del>strumento principale attraverso il quale il controllore esplica il proprio compito.</del></p> <p>La possibilità riconosciuta al Pilota responsabile di richiedere l'emendamento di una autorizzazione del controllo del traffico aereo ricevuta, evidenzia ulteriormente come egli sia il responsabile principale della sicura conduzione del volo e che, pertanto, allo stesso deve essere concessa la massima discrezionalità possibile <del>a condurre</del> <b>nella conduzione dell'aeromobile, nelle condizioni modalità</b> da lui ritenute ottimali.</p> <p>L'emissione di autorizzazioni del traffico aereo da parte di <b>degli</b> enti del controllo costituisce per un aeromobile l'assenso a procedere con esclusivo riferimento alle condizioni di traffico aereo note. Da questo discende che le autorizzazioni del traffico aereo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- non costituiscono legittimazione a violare <b>alcuna delle</b></li> </ul> | <p>MODIFICARE IL PARAGRAFO COME INDICATO</p> <p>MODIFICARE IL PARAGRAFO COME INDICATO</p> |
|--|---|---|---|

|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  |  | <p><del>norme stabilite a qualsiasi norma applicabile per la tutela della sicurezza delle operazioni di volo e per ogni altro scopo</del> e per il loro corretto svolgimento;</p> <p>- non sollevano il Pilota responsabile da alcuna delle responsabilità in qualsiasi modo connesse con una possibile violazione di norme e regolamenti applicabili.</p> <p>In A tal proposito, il Regolamento ENAC “Regole dell’aria” dispone che il Pilota responsabile, con la richiesta e/o l’accettazione di un’autorizzazione, assume ogni responsabilità in ordine alla sussistenza di tutte le condizioni necessarie <del>alle</del> allo svolgimento delle operazioni in sicurezza a terra e in volo.</p> <p>Si cita il caso in cui il pilota chiede l’autorizzazione al decollo: in questa circostanza egli garantisce implicitamente che tutte le prescrizioni di carattere amministrativo e tecnico (es. validità del Certificato di Navigabilità dell’aeromobile, licenza di pilotaggio, certificazione medica ecc) <del>sono</del> siano in corso di validità sollevando il personale ATC che fornisce l’autorizzazione dalla <del>senza che ciò ricada nelle</del> responsabilità di verifica del personale ATC.</p> <p>Inoltre è bene tenere presente che in nessun caso è previsto che il personale ATC interroghi il pilota responsabile per accertarsi della <del>in merito alla</del> sussistenza di tali condizioni.</p> |  |
|--|--|---|--|

|          |                         |   |   |
|----------|-------------------------|---|---|
|          | <p>PAR.5.2 comma 11</p> | <p>RIMUOVERE LA PARTE : <i>"Infatti sia il tempo disponibile per la comunicazione sulla frequenza aeronautica che le risorse cognitive del personale ATC, nel processo di rilascio dell'autorizzazione, devono essere rivolte esclusivamente alla valutazione della situazione del traffico."</i></p>   | <p>IN ACCORDO ALLE FINALITA' CHE VERRANNO ESPRESSE IN SEGUITO, IL SEGUENTE CAPOVERSO ESPONE IL CTA AL RISCHIO DI CENSURA NEL CASO IN CUI COMMITTA UN ERRORE DI DISTRAZIONE CAUSATO DAL FORNIRE AD UN PILOTA UN'ASSISTENZA CHE VADA OLTRE "LA SITUAZIONE DI TRAFFICO" (PER ES. NEL CASO IN CUI INTERROGHI IL PILOTA PER VERIFICARNE LA FAMILIARITA' CON L'AREA OPPURE FORNIRE INFORMAZIONI SULL'OROGRAFIA); SI IPOTIZZA CIOE' IL CASO IN CUI, NEL FORNIRE EXTRA-ASSISTENZA ALL'AEROMOBILE "A", IL CTA DISTOLGA LA PROPRIA ATTENZIONE DA ALTRE PROBLEMATICHE AFFERENTI L'AEROMOBILE "B", CAUSANDO PER ESEMPIO UNA MANCATA COLLISIONE.</p> |
| <p>2</p> | <p>PAR. 6.2</p>         | <p>Il "visual approach" o "avvicinamento a vista" è definito come un avvicinamento in cui tutta o parte della procedura di avvicinamento strumentale non viene completata e l'avvicinamento stesso viene effettuato con riferimento visivo al terreno.<br/>La manovra quindi è eseguita dal pilota responsabile del volo in base ai soli riferimenti visivi, ed è condotta sotto la sua totale responsabilità fino al completamento dello stesso. È bene precisare che ai fini della sicurezza del volo, e della ripartizione delle connesse responsabilità, tutte le considerazioni relative alla separazione dal terreno da parte del pilota responsabile</p> | <p>MODIFICARE IL PARAGRAFO COME INDICATO</p>  |

|  |         |   |   |
|--|---------|---|---|
|  | PAR 7.1 | <p>si estendono anche agli ostacoli, sia temporanei che permanenti.<br/>         Perciò, nello svolgimento della manovra il pilota assicura la corretta esecuzione e il completamento in sicurezza della stessa e garantisce costantemente la separazione dell'aeromobile oltre che dal terreno anche dagli ostacoli presenti lungo la rotta di avvicinamento seguita.</p> <p><b>1)</b> <del>richiesto dal pilota responsabile della condotta del volo per vari motivi, tra cui la necessità di evitare taluni fenomeni meteorologici, giudicati potenzialmente pericolosi interessanti il percorso della procedura strumentale di avvicinamento;</del></p> <p>□</p> <p><b>2)</b> <del>proposto dal controllore, per motivi di gestione del traffico aereo.</del> In tal caso, il personale ATC rilascia l'autorizzazione previa acquisizione della concordanza del pilota responsabile, che nel dare l'assenso assume la piena responsabilità in ordine all'effettuazione del "visual approach".</p> | <p><b>1)</b> NELLA PARTE IN CUI SIA IL PILOTA A RICHIEDERE L'AVVICINAMENTO A VISTA, NON E' OPPORTUNO FARE RIFERIMENTO AD ESEMPI CHE POSSANO INDURRE UN INTERPRETE A RITENERE CHE TALE PROCEDURA VENGA ADOTTATA SOLO IN CASI IN CUI LA PROCEDURA STRUMENTALE DI PRECISIONE SIA AFFETTA DA PERICOLI; IN ALTRI TERMINI, L'ATTUALE FORMULAZIONE CONFIGURA IL VISUAL APPROACH COME PROCEDURA DI RECOVERY IN CASO DI PERICOLI INCOMBENTI.</p> <p><b>2)</b> <u>PREMESSO CHE IN SEGUITO VERRA' RICHIESTO DI NON CONSENTIRE UN VISUAL SU PROPOSTA DEL CTA,</u> IN QUESTA SEDE SI EVIDENZIA CHE E' FUORVANTE IL RIFERIMENTO AL FATTO CHE LA PROPOSTA DEL CONTROLLORE AVVENGA "PER MOTIVI DI TRAFFICO". INFATTI, SE COSI' FOSSE BISOGNEREBBE ESCLUDERE IL RICORSO AL VISUAL APPROACH NEL CASO IN CUI (COME AVVENUTO A CAPOTERRA E AI</p> |
|--|---------|---|---|

|   |             |  |   |
|---|-------------|--|---|
|   |             |  | <p>SETTE FRATELLI) IL CONTROLLORE GESTISCA UN SOLO AEROMOBILE. SI SEGNALE INOLTRE CHE NON SI VEDONO I BENEFICI ESPLICATIVI DELLA PARTE CHE SI PROPONE DI STRALCIARE; INFATTI LA LORO RIMOZIONE NON ALTERA IL SENSO DELLA CIRCOLARE.</p>   |
| 3 | PAR.7.1.1 - | <p><b>1) Durante le ore di luce diurna</b>, un volo IFR può essere autorizzato ad effettuare un avvicinamento a vista quando il pilota responsabile riporta di essere in grado di mantenere il riferimento visivo con il terreno e gli ostacoli e di poterlo mantenere fino al completamento dell'avvicinamento, e si verifichi una delle seguenti condizioni:</p> | <p><b>1) SI RICHIEDE DI INSERIRE "Durante le ore di luce diurna".</b></p> <p>SI PROPONE, CIOE', UNA PROCEDURA DI VISUAL APPROACH SOLO DI GIORNO PERCHE' L'EFFETTUAZIONE NOTTURNA E' STATA GIUDICATA PERICOLOSA DALLA CORTE DI APPELLO DI CAGLIARI (pag.74 della motivazione).</p> <p>SI RIPORTANO TRE PASSAGGI DELLA SENTENZA CHE NON LASCIANO SPAZI A DUBBI INTERPRETATIVI:</p> <p><b><u>"Il Visual Approach, in effetti, prescinde dalle minime di settore perché il pilota che chiede un Visual ben può scendere al di sotto delle minime in quanto vede gli ostacoli ed è in grado evitarli. Tutto questo è vero però in un Visual diurno, ma non possono valere le stesse considerazioni se un pilota chiede un Visual notturno."</u></b></p> <p><b><u>" Gli imputati avrebbero dovuto chiedere al Com. Zuerner se fosse consapevole della propria posizione, avendo accertato che si stava dirigendo proprio in mezzo alle montagne e che ragionevolmente era in corso un illusorio fenomeno ottico allorché aveva affermato di avere il campo in vista ...."</u></b></p> |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  | <p><b>2)</b> <del>il pilota responsabile riporta al livello di inizio del segmento di avvicinamento iniziale o in ogni momento durante l'effettuazione della procedura strumentale, che le condizioni meteorologiche presenti sono tali da garantire con ragionevole certezza che l'avvicinamento a vista e l'atterraggio possano essere completati regolarmente. In tal caso l'esistenza delle condizioni meteorologiche minime ritenute idonee per l'effettuazione di un avvicinamento a vista sono stabilite dal Pilota responsabile in base ai dati meteorologici in suo possesso e alla situazione reale del volo, nella misura in cui ha la capacità di mantenere i riferimenti visivi con il terreno e gli ostacoli e ha la ragionevole certezza di poter, in tali condizioni, condurre in sicurezza l'avvicinamento fino all'atterraggio.</del></p> <p>i) nel rapporto meteorologico locale di routine o speciale, la copertura nuvolosa maggiore o uguale a 5/8 codificata con l'espressione BKN si trovi a o al di sopra del livello di inizio del segmento di avvicinamento iniziale pubblicato nella procedura di avvicinamento strumentale prevista per l'aeromobile, e</p> <p>ii) la visibilità al suolo è superiore ai 5 km.</p> <p><b>3) Verificate le condizioni dei punti 1 e 2 il</b></p> | <p><i>"Il rilievo difensivo per cui i controllori potevano anche presupporre che il pilota riuscisse a passare a fianco ovvero tra le montagne, invece di passare dritto fra le stesse andando ad impattarvi è privo di senso in considerazione <u>dell'ora notturna</u>"</i></p> <p><b>2)</b> SI PROPONE DI UTILIZZARE IL RIFERIMENTO AL CEILING COME DA RIPORTO METEO IN ABBINAMENTO ALLA VISIBILITA' AL SUOLO SUPERIORE A 5 KM. APPARE INFATTI ERRORE LASCIARE UN TOTALE ARBITRIO AL PILOTA IN MERITO A CIRCOSTANZE METEOROLOGICHE CHE, SE ANALIZZATE EX POST, ESPORREBBERO IL CONTROLLORE AD UN GIUDIZIO DI NEGLIGENZA ED IMPERIZIA. QUESTO PERCHE' IL CONTROLLORE E' UN PROFESSIONISTA CHE NEL PROPRIO BAGAGLIO FORMATIVO HA CONOSCENZE DI METEOROLOGIA; DIVERSO SAREBBE SE IL GIUDIZIO DEL CTA SI FOSSE SPINTO A VALUTAZIONI SU MANOVRE O CARATTERISTICHE DI UN VELIVOLO, ISTITUZIONALMENTE ESTRANEE ALLE MATERIE CHE FORMANO LA COMPETENZA ATC.</p> <p><b>3)</b> SI PROPONE DI INSERIRE UN TERZO ELEMENTO COSTITUTIVO DELLA</p> |
|--|--|--|--|

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  |  | <p><b>controllore potrà autorizzare il pilota a scendere inizialmente nel rispetto delle minime radar/settore/aerovia e ...</b></p> | <p><b>FATTISPECIE: " Verificate le condizioni dei punti 1 e 2 il controllore potrà autorizzare il pilota a scendere inizialmente nel rispetto delle minime radar/settore/aerovia e ... ".</b></p> <p><b>IL VISUAL APPROACH NON PUO' PRESCINDERE DA DUE REQUISITI FONDAMENTALI :</b></p> <p><b>A) FORNIRE INFORMAZIONI OROGRAFICHE AL PILOTA;</b></p> <p><b>B) ASSISTERE IL PILOTA NELLA PREVENZIONE DA PERICOLI ED OSTACOLI. IN MERITO A QUESTO SI RIPORTANO I SEGUENTI PASSAGGI DELLA GIURISPRUDENZA ITALIANA.</b></p> <p><i>"Quando un velivolo circolante nello spazio sottoposto al suo controllo appaia in <b>situazione di pericolo</b>, il controllore deve intervenire anche di propria iniziativa e <b>fornire tutta l'assistenza possibile, indipendentemente o meno che ciò derivi dall'osservazione dello schermo radar ovvero dalle comunicazioni terra-bordo-terra:</b> come, appunto, nel caso in esame, in <b>cui le comunicazioni sopra riportate, ma anche il controllo del radar</b>, per le tracce , pur non complete, che dallo stesso si potevano rilevare, <b>rendevano evidente che il velivolo stava per attraversare i Sette Fratelli e cioè una catena montuosa frastagliata e pericolosa sotto una certa quota.....</b></i></p> <p><b>Il controllore di volo è preposto alla sicurezza del volo e non soltanto alla separazione degli aerei nel corso di traffico aereo (cioè ad evitare l'impatto di due aerei fra di loro, secondo la <u>riduttiva interpretazione antistorica della difesa</u>).</b></p> |
|--|--|---|---|

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  |  |  | <p><i>La teoria della difesa non appare condivisibile e non trova sostegno nella normazione primaria e secondaria ... che attribuisce al controllore una funzione di assistenza e di controllo</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- prima,</li><li>- durante il volo</li><li>- ed anche durante la fase di atterraggio, onde evitare non solo l'impatto fra i velivoli ma anche qualsiasi danno a piloti e passeggeri connesso al volo." (<b>Sentenza Appello - Sette Fratelli pag. 74</b>)</li></ul> <p><i>"... sarebbe stato sufficiente, prima di autorizzare il visual approach, stimolare l'attenzione dei piloti sull'esistenza del massiccio del Sette Fratelli lungo la rotta che sicuramente il velivolo avrebbe seguito. Una siffatta indicazione, possibile anche con una stringata ma eloquente domanda retorica del tipo «<b>sapete che nella zona ci sono monti che superano i 1.000 metri di altezza?</b>», avrebbe assolto in modo pieno al compito dei controllori ..."</i></p> <p><b>(Sentenza Primo grado - Sette Fratelli )</b></p> <p>A QUESTI RILIEVI GIURISPRUDENZIALI OCCORE AGGIUNGERE <b><u>DUE RIFERIMENTI NORMATIVI</u></b> IN PIENA SINTONIA CON LE TESI SOPRA RIPORTATE.</p> <p>IN PRIMO LUOGO, GIOVA RICORDARE CHE PROPRIO L'ICAO NELL'ANNESSO 11 PREVEDE TRA I COMPITI DEL CONTROLLORE QUELLO DI "FORNIRE AVVISI ED INFORMAZIONI UTILI AD UNA SICURA ED EFFICIENTE CONDOTTA DEI VOLI"; ORBENE, NON ESSENDO MAI STATA REDATTA UNA LISTA ESAUSTIVA DI AVVISI</p> |
|--|--|--|---|

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  |  |  | <p>ED INFORMAZIONI, NULLA PRECLUDE UN'INTERPRETAZIONE CHE PORTI A COMPRENDERE TRA QUESTE ANCHE LE INFORMAZIONI SULL'OROGRAFIA. SI SEGNALE, INFATTI, CHE SUL PUNTO SI E' PRONUNCIATA LA STESSA CORTE DI APPELLO NEL PROCEDIMENTO DEI SETTE FRATELLI, COME SEGUE : <i>“Proprio dagli Annessi Icao emergerebbe l'inconsistenza della tesi difensiva ... atteso che al punto “D” dell'Annesso 11 è specificato che tra i compiti del controllore del traffico aereo, rimane quello di <b>«dare avvisi ed informazioni utili per una sicura ed efficiente condotta del volo».</b></i></p> <p><i>E' d'altronde nello spirito della Convenzione quello di garantire e promuovere la sicurezza dei voli anche attraverso norme nazionali e <u>non certo quello di comprimere le garanzie, limitando i compiti dei controllori , lasciando a se stessi piloti e passeggeri, in nome di una inesistente libertà del volo e di una esclusione della posizione di garanzia”</u></i></p> <p>SOTTO UN PROFILO STRETTAMENTE NORMATIVO, OCCORRE INOLTRE RICORDARE L'ESISTENZA DI UN REGOLAMENTO COMUNITARIO (1108/2009) CHE ENFATIZZA IL RUOLO DEL CONTROLLORE NELL'ASSISTERE I PILOTI NELLA SEPARAZIONE DAGLI OSTACOLI.</p> <p><b><u>“I servizi di controllo del traffico aereo e le relative procedure prevedono un'adeguata separazione tra gli aeromobili e, ove opportuno, assistono nella protezione dagli ostacoli e altri pericoli (Allegato V ter Reg. 1108/2009 art. 2 lettera C, comma IV).”</u></b></p> |
|--|--|--|---|

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  |  | <p><b>4) ... al raggiungimento di una distanza radiale dal campo non inferiore a 12 miglia, il controllore potrà autorizzare il pilota a scendere a discrezione dopo averlo informato della posizione e dell'altezza degli ostacoli rispetto al campo.</b></p> | <p>QUESTA <u>NORMA SOVRANAZIONALE</u>, NELL'EQUIPARARE GLI OSTACOLI AI PERICOLI GENERICI, AMPLIA A DISMISURA LA RESPONSABILITA' DEL CONTROLLORE E NON PERMETTE INTERPRETAZIONI CHE TENDANO A MINIMIZZARE I DOVERI DI ASSISTENZA DEL CTA NEI CONFRONTI DEGLI EQUIPAGGI DI CONDOTTA. IN PARTICOLARE, L'ESPRESSIONE "OVE OPPORTUNO" IMPEDISCE QUALSIASI RICHIAMO A TESI RIDUTTIVE DEI DOVERI DELL'ATC; INFATTI, IN PRESENZA DI UN SINISTRO, SAREBBE IMPOSSIBILE DIMOSTRARE (NEL GIUDIZIO CONTROFATTUALE) CHE LA MANCATA ASSISTENZA NELLA PROTEZIONE DAGLI OSTACOLI DA PARTE DELL'ATC SAREBBE STATA "NON OPPORTUNA" !</p> <p><b>4) INSERIRE DI SEGUITO AL PUNTO 3:</b><br/> <i>... al raggiungimento di una distanza radiale dal campo non inferiore a 12 miglia, il controllore potrà autorizzare il pilota a scendere a discrezione dopo averlo informato della posizione e dell'altezza degli ostacoli rispetto al campo."</i></p> <p>E' EVIDENTE CHE, PER ATTERRARE, UN VELIVOLO NON POSSA RIMANERE SEMPRE ALLA QUOTA MINIMA DI SICUREZZA DETTATA DALLE MINIME RADAR/SETTORE/AEROVIA. PERTANTO OCCORRE INDIVIDUARE IL MOMENTO IN CUI LA DISCESA PER L'ATTERRAGGIO POSSA AVVENIRE IN</p> |
|--|--|--|---|

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  |  |  | <p>SICUREZZA AL DI FUORI DI TALI MINIME. SI E' PENSATO, ALLORA, DI INTRODURRE <u>UNA DISTANZA FISSA DAL CAMPO</u> CHE NON CONSENTA INTERPRETAZIONI EX POST SULL'OPERATO DEL CONTROLLORE, GIUDICATO TROPPO SPESSO POCO PRUDENTE O POCO DILIGENTE, PROPRIO A CAUSA DELLA GENERICITA' DELLE REGOLE DA APPLICARE.</p> <p>SI PROPONE PERTANTO IL LIMITE DELLA DISTANZA RADIALE DAL CAMPO DI 12 MIGLIA, IN QUANTO TALE VALORE APPARE COMPATIBILE CON LA DISCESA (SI IPOTIZZA CHE NELLA MAGGIOR PARTE DEGLI AEROPORTI ITALIANI IL VOLO POTREBBE MANTENERE UNA QUOTA NON SUPERIORE A 4000FT) E, SOPRATTUTTO, CON LA POSSIBILITA' DI RICEVERE INFORMAZIONI PUNTUALI SUGLI OSTACOLI. SI RITIENE, INFATTI, CHE UNA DISTANZA SUPERIORE COMPORTEREBBE UN SOVRACCARICO DEL LAVORO PER IL CTA (NEL FORNIRE UNA MOLTITUDINE DI INFORMAZIONI SUGLI OSTACOLI) E, TRA L'ALTRO, NON PERMETTEREBBE IL RISPETTO DELLE INDICAZIONI FORNITE DALLA CORTE DI CASSAZIONE, QUI RIPORTATE <b><i>“... per esempio, nel caso di richiesta di avvicinamento a vista dell'aeromobile all'aeroporto, <u>presupposto del provvedimento è che l'aereo si trovi in effetti nelle vicinanze della pista e non a distanza rilevante da essa</u>” (Cassaz.6820/2011).</i></b></p> |
|--|--|--|---|

|   |           |  |  |
|---|-----------|--|--|
| 4 | PAR 7.1.2 | RIMUOVERE L'INTERO PARAGRAFO   | <p>LA MISURA CAUTELATIVA DI RITENERE ACCETTABILE LA PROPOSTA DI UN VISUAL APPROACH PROVENIENTE DALL'ATC SOLO DI GIORNO, PER SUPPLIRE ALL'IMPOSSIBILITA' TECNICA DI VERIFICARE LA FAMILIARITA' DELL'EQUIPAGGIO CON L'AEROPORTO E' INAMMISSIBILE. NON ESISTE ALCUN NESSO TRA LA FAMILIARITA' CON L'AEROPORTO E L'EFFETTUAZIONE DEL VISUAL DI GIORNO. INOLTRE, IL DOC. 4444 NON MENZIONA ASSOLUTAMENTE TALE DIFFERENZIAZIONE; IL PROBLEMA E', E RIMANE, LA VERIFICA DELLA FAMILIARITA' DELL'EQUIPAGGIO CON L'AEROPORTO, TANTO DI GIORNO CHE DI NOTTE. IL FATTO CHE NESSUNO, FINO AD OGGI, ABBA PENSATO DI DETTARE I PROTOCOLLI DI INTERLOCUZIONE TRA PILOTA ED ATC, NEL CASO DI SPECIE, NON LEGITTIMA UNA SIMILE INTERPRETAZIONE ESTENSIVA, CHE DI FATTO COMPORTEREBBE UNO SNATURAMENTO DELLA PREVISIONE ICAO. QUALORA, INVECE, SI PROCEDESSE A DEFINIRE UNA MODALITA' PER SODDISFARE QUANTO RICHIESTO DAL DOC. 4444, POTREBBE ESSERE AMMISSIBILE UN VISUAL APPROACH SU PROPOSTA DEL CONTROLLORE, COS' COME PRECEDENTEMENTE DESCRITTO NELLE MODIFICHE SOPRA PRESENTATE AL PUNTO 7.1</p> |
| 5 | PAR 7.2.1 | <input type="checkbox"/> 7.2.1 Avvicinamento a vista dietro <b>altro</b> avvicinamento a vista | SOSTITUIRE IL PARAGRAFO COME INDICATO  |

|   |       |   |                                       |
|---|-------|---|---------------------------------------|
|   |       | <p>Un aeromobile può essere autorizzato ad effettuare un avvicinamento a vista dietro ad un altro aeromobile che sta effettuando un avvicinamento a vista solo se riporta di avere in vista l'aeromobile che lo precede <b>ed abbia ragionevole certezza di poterlo mantenere in vista durante tutto il suo avvicinamento.</b></p> <p>A seguito del riporto di contatto visivo con l'aeromobile precedente, l'ATC istruisce l'aeromobile a seguire quello che lo precede ed a mantenere la propria separazione dallo stesso, fornendo avvisi di precauzione per possibile turbolenza di scia così come pubblicato in AIP.</p> <p>Il pilota responsabile dell'aeromobile che segue assume la responsabilità di assicurare che lo <del>spaziamento</del> <b>la separazione</b> dal precedente aeromobile sia adeguata <del>a</del> anche ai fini degli effetti della turbolenza di scia; contestualmente l'ATC è sollevato dalla responsabilità di garantire il mantenimento della separazione tra gli aeromobili interessati.</p> <p>Nel caso fosse necessario uno spaziamento maggiore, il pilota responsabile lo comunica all'ATC, precisando la propria esigenza.</p> |                                       |
| 6 | 7.2.2 | <p>Un aeromobile può essere autorizzato ad effettuare un avvicinamento a vista dietro ad un altro aeromobile che sta effettuando una procedura di avvicinamento strumentale o sotto vettore <b>radar</b>. In questo caso la separazione, inclusa quella prevista per la turbolenza di scia, è mantenuta dall'ATC <b>attraverso vettori, fino alla stabilizzazione del secondo velivolo in finale.</b></p> <p>Se l'aeromobile riporta di avere in vista <del>quello</del> <b>il velivolo</b> che lo precede, può essere allora istruito a seguirlo ed a</p>  | SOSTITUIRE IL PARAGRAFO COME INDICATO |

|    |        |  |                                       |
|----|--------|--|---------------------------------------|
|    |        | mantenere un adeguato spaziamento dal precedente aeromobile. In questo caso il profilo di responsabilità <del>la responsabilità del profilo di volo si riferisce a ciò che è diventa quello</del> indicato al punto 7.2.1.   |                                       |
| 7  | PAR. 8 | La presente Circolare entra in vigore alla data della sua pubblicazione. I contenuti dell'Appendice 1 <del>sono</del> saranno pubblicati al 1° ciclo AIRAC utile. I manuali operativi del Service Provider <del>devono</del> dovranno essere adeguati coerentemente con tale data. | MODIFICARE IL PARAGRAFO COME INDICATO |
| 8  |        |  |                                       |
| 9  |        |  |                                       |
| 10 |        |  |                                       |
| 11 |        |  |                                       |
| 12 |        |  |                                       |
| 13 |        |  |                                       |
| 14 |        |  |                                       |
| 15 |        |  |                                       |
| 16 |        |  |                                       |
| 17 |        |  |                                       |
| 18 |        |  |                                       |
| 19 |        |  |                                       |

Modalità di compilazione:

1. Numero del commento
2. Indicare il punto della Circolare oggetto del commento
3. Descrivere il commento ed eventualmente un testo alternativo
4. Spazio per note o commenti