

## **Fornitura servizi ATS minimi essenziali ai voli VDS internazionali - minimal ATS services to italian registered microlights operated across international FIR boundaries.**

English version at the bottom of italian version.

Lo scorso Mercoledì, 17 settembre, alle ore 09.30 locali, decollavo a bordo del mio velivolo ultraleggero marche I-8241 dall'aviosuperficie di San Teodoro (NU) per un volo con destinazione l'aviosuperficie di San Vincenzo (LI) via Bastia in Francia.

Come da normativa vigente, il relativo piano di volo era stato presentato via fax il giorno prima alle autorità francesi di Bastia.

Il piano di volo veniva poi regolarmente attivato in contatto con Ajaccio App, venivo poi passato a Solenzara App e successivamente a Bastia App. Venivo poi passato da Bastia App a Roma Info o in alternativa a Pisa App.

Non riuscendo a entrare in contatto con Roma Info, contattavo Pisa App.

Il CTA di Pisa App però rifiutava di fornire alcun servizio, poiché secondo lui ai velivoli VDS (volo da diporto o sportivi) è proibito presentare piani di volo, è proibito contattare enti ATC/ATS ed è proibito espatriare. Solo dopo lunga discussione via radio e successivamente per telefono ottenevo la chiusura del piano di volo attivo.

A questo proposito, vorrei far presente quanto segue:

1 - come da AIP ENR1.10 capitolo 1 relativo ai piani di volo, che fa riferimento al DOC 4444 ICAO paragrafi 4.4.2, 4.4.3, 4.8, il piano di volo è **OBBLIGATORIO** per tutti i voli VFR che attraversano confini FIR internazionali. Inoltre le autorità aeronautiche francesi esplicitamente, e in base alla stessa normativa ICAO, richiedono presentazione di piano di volo per voli VFR in entrata e/o uscita dal loro spazio aereo.

2 - la proibizione per il VDS di voli al di fuori dei confini nazionali italiani, come articolo 4 del DPR 404 del 4 agosto 1988, è stata abrogata con l'art 22 della legge 24 aprile 1998, n. 128.

3 - il decreto legislativo n. 151 del 15 marzo 2006 sostituisce l'articolo 743 del codice della navigazione con il seguente:

Art. 743 (Nozione di aeromobile). - Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose.

ivi inclusi quindi gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo che sono ora a tutti gli effetti considerati **AEROMOBILI**.

4 - Come da AIP ENR1.1, capitolo 3.2 Riporti di posizione a voce:

1) Gli aeromobili che non segnalano la propria posizione in accordo alle prescrizioni di cui ai paragrafi seguenti, per i quali non si ha la possibilità di procedere alla loro identificazione, potranno essere oggetto di intercettazione da parte degli aeromobili della Difesa Aerea.

2) Aeromobili provenienti dall'estero

A tutti gli aeromobili in ingresso nello spazio aereo italiano, indipendentemente dalla classe dello spazio aereo, è fatto obbligo di comunicare la propria posizione all'Ente ATS responsabile per la fornitura dei Servizi del Traffico Aereo nello spazio aereo interessato, prima di attraversare il confine FIR.

6) Riporto di "Operations normal"

Allo scopo di agevolare la fornitura del Servizio di Allarme e di Ricerca e Soccorso, i voli VFR che hanno presentato il piano di volo, durante le porzioni di volo entro spazio aereo di Classi E e G devono effettuare un riporto quanto prima possibile dopo la prima mezzora di volo e successivamente ad intervalli di 30

minuti, semplicemente per indicare che il volo sta proseguendo in accordo al piano di volo. Il riporto è costituito dal nominativo dell'aeromobile e dalle parole "Operations normal". Il messaggio di "Operations normal" deve essere trasmesso in radiotelefonìa all'Ente ATS responsabile per la fornitura dei Servizi del Traffico Aereo nello spazio aereo in cui l'aeromobile sta volando. In caso di impossibilità a stabilire il contatto radio con l'Ente ATS responsabile, il messaggio può essere trasmesso ad un'altra stazione aeronautica di telecomunicazioni per il rilancio all'Ente ATS responsabile. Se non si riceve il riporto di "Operations normal" entro i trenta minuti successivi all'orario al quale si sarebbe dovuto ricevere, si darà corso all'applicazione delle disposizioni previste per la fase di incertezza (Annesso 11, 5.2.1).

Considerate le norme nazionali e internazionali e anche per ragioni strettamente legate alla sicurezza volo, chiedo quindi di conoscere il motivo della mancata fornitura del servizio ad un volo VFR internazionale.

Più in generale, chiedo che gli enti ATS/ATC prestino servizi minimi essenziali ai voli VDS che dovessero attraversare confini FIR internazionali e che quindi necessitano di aprire, attivare e chiudere piano di volo come da vigente normativa ICAO nonche' fare i riporti di "operations normal" durante i periodi di volo con piano di volo attivo, specie in caso di lunghi percorsi sul mare.

Questo anche alla luce del fatto che non risulta esistere alcuna norma che prevenga gli enti ATC/ATS dal fornire servizi seppur minimi ai velivoli VDS, mentre nella "Missione" di ENAV stessa all'articolo 1 si dice chiaramente che:

"La Società ha per oggetto l'esercizio dei servizi di assistenza al volo, dei sistemi e delle attività di sviluppo, produzione, erogazione, vendita ed esportazione dei servizi della navigazione aerea in Italia ed all'estero e qualsiasi attività comunque connessa e complementare. Nel perseguimento dell'oggetto sociale la società garantisce la sicurezza della navigazione aerea, contribuisce all'efficienza del sistema nazionale dei trasporti e garantisce l'accesso al sistema di navigazione aerea a tutte le categorie di utenza, nel rispetto degli impegni internazionali del Paese, salvaguardando la sicurezza e la sovranità nazionale."

In attesa di un vostro sollecito riscontro porgo distinti saluti.

gianmarco rizzo  
socio AOPA Italia 3698

## ENGLISH VERSION

Last Wednesday 17th September, at 0930 local time , I took off onboard my microlight aircraft I-8241 from San Teodoro (NU, Italy) airstrip for the destination of San Vincenzo (LI, Italy) airstrip via Bastia within french airspace.

As per current regulations and having to operate within french airspace, the day before I had filed an ICAO recognised flight plan with the french authorities.

After take off, I asked to have my flight plan activated during first radio contact with Ajaccio App, I was then handed over to Solenzara Approach then onto Bastia Approach. I was then advised to call Rome info or Pisa Approach.

Not being able to contact Rome Info, I contacted Pisa Approach.

The operator of Pisa App then refused to supply any flight information services, stating that Italian microlight aircrafts are forbidden to submit an ICAO flight plan, as well as to establish radio contact with any ATS/ATC and it is also forbidden to fly outside italian airspace. Only after a long discussion on radio and subsequently over the telephone I was able to obtain confirmation that the active flight plan was being closed.

About this whole issue, i would like to point out what follows:

- 1 as per Italian AIP ENR1.10 chapter 1 relative to flight plans, which refers to ICAO DOC 4444 chapters 4.4.2, 4.4.3, 4.8:

1) Compulsory submission

a) A flight plan is required for:

- any IFR flight;
- any VFR flight across international FIR borders;

- 2 the prohibition for Italian registered microlights to cross national borders, as per DPR 404 04/aug/1988 art. 4, has been lifted with the article 22 of the law n. 128 24/apr/1998.

- 3 the legislative decree N. 151 15/mar/2006 establishes that any flying machine destined to transport people or materials is considered an aircraft.

- 4 the Italian AIP ENR1.1 chapter 3.2 states that:

### 3.2 Voice Position Reports

1) Aircraft not communicating their position in accordance with following prescriptions, and which can not be identified, may be subject to interception by Air Defence aircraft.

2) Aircraft coming from a foreign country; Any aircraft entering Italian airspace, regardless of the airspace classification, shall communicate own position to the ATS Unit in charge of the concerned airspace, before crossing FIR boundary.

6) "Operations normal" report; In order to facilitate the provision of Alerting and Search and Rescue Services, VFR flights that have submitted a flight plan, during the stretch of flight within airspace of Classes E and G shall report as soon as possible after the first half hour of flight and at half-hour intervals thereafter, merely to indicate that the flight is progressing according to plan. Such report will comprise identification of the aircraft and the words "Operations normal". The "Operations normal" message shall be transmitted air-ground to the ATS Unit in charge of the airspace within which the aircraft is flying or, if unable, to any other aeronautical telecommunication station to relay the message to the ATS Unit in charge of the airspace. If no "Operations normal" report has been received by ATS within a period of thirty minutes after the time it should have been received, provisions relevant to the "Uncertainty Phase" will be applied (Annex 11, 5.2.1 refers).

Therefore, considering national and international rules, and for safety reasons, I would like to know why Italian ATC/ATS consistently refuse to supply flight information services to these international VFR flights.

More generally, I demand that ATS/ATC supply at least a minimum level of services to Italian registered microlight aircraft when they are flying across international FIR boundaries, allowing them to present, activate and close flight plans as per current rules, and to execute "operations normal" reports when operating under active flight plans.

This also considering that there appear to be no laws or regulations preventing ATS/ATC from supplying at least minimal flight information services to microlight aircraft.

Gianmarco Rizzo

AOPA Italy member 3698