

ENR 1.10 PIANI DI VOLO (PLN) FLIGHT PLANS (PLN)

ANNESSO 2, Capitolo 3, 3.3
Reg. (CE) 1033/2006
Reg. (UE) 923/2012 'RAIT', Sezione 4
Reg. ENAC 'RAIT', Sezione 4
DOC 4444 - ATM, paragrafi 4.4.2 - 4.4.3 - 4.8

1 PIANI DI VOLO

NOTA 1

In relazione alle prescrizioni di seguito riportate, il termine "aeroporto" include anche le "aviosuperfici".

NOTA 2

Si applicano le norme e le procedure relative ai piani di volo nella fase che precede il volo stabilite dal Regolamento (CE) N. 1033/2006 della Commissione, del 4 luglio 2006, e dalle associate "EUROCONTROL Specification for the Initial Flight Plan".

1.1 Presentazione del piano di volo

- 1) Un piano di volo deve essere presentato prima di operare:
 - a) un volo o parte di volo con l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo;
 - b) qualsiasi volo attraverso i confini internazionali, ad eccezione dei voli che attraversano i confini internazionali tra Italia e Repubblica di San Marino;
 - c) qualsiasi volo programmato per operare di notte, se lascia le vicinanze di un aeroporto. In particolare:
 - il piano di volo deve essere presentato almeno 30 minuti prima della partenza e deve contenere la previsione di un idoneo aeroporto alternato di destinazione;
 - il volo lascia le vicinanze dell'aeroporto quando sta uscendo dal circuito di traffico. Quando il volo non usufruisce del servizio di controllo del traffico aereo, il piano di volo non è richiesto per i voli effettuati in continuo contatto radio con lo stesso ente ATS dell'aeroporto interessato, purché condotto all'interno dell'ATZ.
 - d) voli all'interno o penetrando in aree o lungo rotte designate, come pubblicato nelle pertinenti sezioni AIP.
 - e) un volo IFR nelle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma, a prescindere dalla classe di spazio aereo impegnato.
- 2) L'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) può stabilire l'obbligo di presentazione del piano di volo per i voli che si svolgono all'interno dell'ATZ di un aeroporto sul quale è fornito il servizio informazioni volo aeroportuale (AFIS) e dove sono consentite operazioni di decollo ed atterraggio in IFR.
- 3) Fatto salvo quanto disposto ai precedenti punti 1) e 2), per i voli all'interno dello spazio aereo dove è fornito il servizio informazioni volo, non è stabilito l'obbligo di presentazione del piano di volo. Qualora tali aeromobili stabiliscano il contatto radio bilaterale con un centro informazioni volo o un ente informazioni volo aeroportuale e intendano proseguire il volo senza presentare il piano di volo, devono comunicare l'esplicita intenzione di operare senza piano di volo, utilizzando la fraseologia di seguito riportata. Tale comunicazione non comporta la fornitura del servizio di allarme da parte dell'ente ATS contattato, che sarà effettuata soltanto nei casi per i quali si riceveva, in qualunque modo, comunicazione che l'efficienza operativa dell'aeromobile sia menomata e che il volo necessiti di ricerca e/o soccorso.

"(nominativo ente ATS) (tipo aeromobile) VFR (o IFR) SENZA PIANO DI VOLO"

ANNEX 2, Chapter 3, 3.3
Reg. (EC) 1033/2006
Reg. (EU) 923/2012 'RAIT', Section 4
Reg. ENAC 'RAIT', Section 4
DOC 4444 - ATM, paragraphs 4.4.2 - 4.4.3 - 4.8

1 FLIGHT PLAN

REMARK 1

With reference to the following prescriptions, the term "aerodrome" includes also the "airfields".

REMARK 2

Rules and procedures for flight plans in the pre-flight phase, prescribed in Commission Regulation (EC) N. 1033/2006, of 4 July 2006, and in the associated "EUROCONTROL Specification for the Initial Flight Plan", apply.

1.1 Submission of a flight plan

- 1) A flight plain shall be submitted before operating:
 - a) any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service;
 - b) any flight across international border, except for flights crossing international boundaries between Italy and Republic of San Marino;
 - c) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome. In particular:
 - the flight plan shall be submitted at least 30 minutes before departure and shall include a forecast of an appropriate destination alternate aerodrome;
 - the flight leaves the vicinity of the airport when it is leaving the traffic circuit. When the flight is not subject to the air traffic control service, the flight plan shall not be required for flights operated in continuous radio contact with the same ATS unit as the airport concerned, provided that it is conducted within the ATZ.
 - d) flights within or into areas or along designated routes, as published in the relevant sections of AIP.
 - e) an IFR flight in the FIR/UIR of Brindisi, Milano and Roma, regardless of the class of airspace involved.
- 2) ENAC (Italian Civil Aviation Authority) may establish compulsory submission of a flight plan for flights operating within the ATZ of an aerodrome where aerodrome flight information service (AFIS) is provided and IFR take-off and landing operations are allowed.
- 3) Without prejudice to points 1) and 2) above, the submission of a flight plan is not required for flights operating within airspace where flight information service is provided. In case such aircraft establish two way radio contact with the flight information center or with the aerodrome flight information unit and intend to continue flying without the submission of a flight plan, the explicit intention to operate without flight plan shall be communicated to the ATS unit, using the phraseology indicated below. Such communication does not give rise to the provision of alerting service by the ATS unit called, which will be provided only in cases where it is communicated in any way that the operational efficiency of the aircraft is impaired and that the flight needs search and/or rescue.

"(ATS unit call sign) (type of aircraft) VFR (or IFR) NO FLIGHT PLAN"

- 4) Per i voli HEMS è stabilito un regime speciale di presentazione del piano di volo, in base al quale, per quanto possibile, devono essere stipulate lettere di operazioni fra l'operatore e l'ente ATS responsabile nello spazio aereo in cui si trova la base operativa HEMS. Tali lettere di operazioni devono contenere la comunicazione scritta all'ente ATS dei dati permanenti dell'attività HEMS (es. tipo elicottero, equipaggiamenti) ed il loro puntuale aggiornamento da parte dell'operatore. A seguito di ciò, il pilota o la base operativa HEMS può comunicare direttamente in frequenza all'ente ATS i dati variabili connessi allo specifico volo.

NOTA

Gli aeromobili che operano come BAT (Buster Air Traffic), SAR (Search and Rescue) e SAT (Security Air Traffic), sono esentati dalla presentazione del piano di volo.

- 4) HEMS flights are subject to special procedures regarding the submission of a flight plan, according to which operations letters shall, as far as possible, be established between the operator and the ATS unit responsible in the airspace where the HEMS operational base is located. Such operations letters shall include written notification to the ATS unit of permanent activity-related data (i.e. helicopter types, equipment), and their timely updating by the operator. Following that, the HEMS operational base or the pilot may communicate directly on frequency to the ATS unit variable data related to the specific flight.

REMARK

Aircraft engaged in BAT (Buster Air Traffic), SAR (Search and Rescue) and SAT (Security Air Traffic) operations, are exempted to submit a flight plan.

1.2 Tempi di presentazione dei PLN

Il PLN deve essere presentato a partire da 120 ore prima dell'EOBT e fino a:

- 1) almeno 3 ore prima dell'EOBT per i voli IFR e misti (DOC 7030-EUR, Capitolo 2, 2.3);
- 2) almeno 60 minuti prima dell'EOBT per qualsiasi volo programmato per essere operato attraverso frontiere internazionali o che prevede l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo;
- 3) almeno 30 minuti prima dell'EOBT per voli soggetti a misure ATFCM che optino per una rotta alternata (Piani di Volo Sostitutivi);
- 4) senza limiti di tempo per i voli:
 - a) antincendio;
 - b) di Capi di Stato;
 - c) voli sanitari dichiarati tali dalle autorità ospedaliere: Servizio Medico d'Emergenza (EMS) e Servizio Medico di Emergenza con Elicotteri (HEMS);
 - d) di evacuazione per emergenze mediche in caso di situazioni critiche per la sopravvivenza;
 - e) impegnati in operazioni di ricerca e soccorso;
 - f) autorizzati ad essere esentati dalle misure ATFCM;
 - g) determinati da ENAC.

1.3 Compilazione PLN soggetti a trattazione IFPS

Istruzioni più dettagliate sulla compilazione dei PLN IFR e misti sono riportate nel ATFCM Operations Manual e nell' IFPS Users Manual.

Tale documentazione è disponibile on-line sul Network Operations Portal di EUROCONTROL alla sezione Network Operations Handbook.

1) Generalità

In materia di PLN gli Esercenti sono tenuti a conoscere e ad applicare le procedure riportate nei Documenti ICAO e nell' AIP Italia.

L' IFPS è l'Ente preposto alla validazione e relativa distribuzione dei PLN IFR GAT e misti, nonché dei messaggi associati (ARR, CHG, CNL, DEP e DLA), per gli Enti ATS degli Stati Europei partecipanti al sistema centralizzato (vedi successivo para 1.8) i cui spazi aerei costituiscono la Zona IFPS.

Gli indirizzi cui inviare i PLN IFR GAT (e misti) ed i messaggi associati, sono esclusivamente quelli delle 2 Unità IFPS:

AFTN:
EUCHZMFP (IFPU1 Haren - Bruxelles)
EUCBZMFP (IFPU2 Brétigny - Paris)

oppure
SITA:
BRUEP7X (IFPU1 Haren - Bruxelles)
PAREP7X (IFPU2 Brétigny - Paris)

Gli esercenti possono inviare i PLN direttamente alle due IFPU, senza presentarli all'ARO dell'aeroporto di partenza (vedi successivo para 1.3, 14) a), purché il volo si svolga interamente all'interno della IFPZ.

1.2 PLN submission time

PLN shall be submitted from 120 hours before EOBT until:

- 1) at least 3 hours before the EOBT for IFR flights and mixed flights (DOC 7030-EUR, Chapter 2, 2.3);
- 2) at least 60 minutes before EOBT for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service ;
- 3) at least 30 minutes before the EOBT for the flights which, subject to ATFCM measures, select an alternate route (Replacement Flight Plans);
- 4) with no time limit for flights:
 - a) fire-fighting;
 - b) Heads of States;
 - c) hospital flights declared as such by the hospital authorities: Emergency Medical Service (EMS) and Helicopter Emergency Medical Service (HEMS);
 - d) life-critical medical emergency evacuation;
 - e) engaged in search and rescue operations;
 - f) approved for exemption from ATFCM measures;
 - g) defined by ENAC.

1.3 PLN filing subject to IFPS system

More detailed Instructions as to file IFR and mixed PLN's, are included in the ATFCM Operations Manual and IFPS Users Manual.

The above mentioned documentation is available on-line on EUROCONTROL's Network Operations Portal - Network Operations Handbook section.

1) General

AOs have to comply, for PLN operations, with provisions contained in ICAO documents and in Italian AIP.

The IFPS is the source put in charge of acquisition and distribution of the IFR GAT PLN's (and mixed PLN's) and of the Associated Messages (ARR, CHG, CNL, DEP and DLA), to the ATS Units of the participating European States (see following para 1.8). The airspaces of these States constitute the IFPS Zone.

Therefore, the only addresses which need to be included in PLN's IFR GAT (and mixed) and Associated Messages are those of the 2 the IFPUs:

AFTN:
EUCHZMFP (IFPU1 Haren - Bruxelles)
EUCBZMFP (IFPU2 Brétigny - Paris)

or
SITA:
BRUEP7X (IFPU1 Haren - Bruxelles)
PAREP7X (IFPU2 Brétigny - Paris)

AOs may submit PLN's directly to the two IFPUs without the need to pass them through the ARO of the aerodrome of departure (see following para 1.3, 14) a), provided that the flight is wholly conducted within IFPZ.

2) Indirizzamento dei messaggi

L' Esercente è responsabile del corretto indirizzamento dei FPL e dei messaggi associati (CHG, DLA e CNL) nel caso adottati la procedura di compilazione diretta all'IFPS. L' ARO è responsabile se vengono utilizzati i suoi servizi. Qualora vengano utilizzati i servizi forniti dall'ARO, la responsabilità del corretto indirizzamento del FPL e della messaggistica associata sarà dell'ARO stesso.

L' IFPS avrà la responsabilità della distribuzione dei FPL IFR GAT e misti ed i messaggi ATS associati agli Enti ATS interessati ubicati all' interno della Zona IFPS e al di fuori di essa se l'originatore utilizza la funzione di re-indirizzamento (vedi successivo para 1.3, 3). Quando non viene usata la funzione di re-indirizzamento IFPS, l'originatore del FPL sarà responsabile, per ogni parte di volo al di fuori della IFPZ, della distribuzione dei FPL e dei messaggi associati agli enti ATS interessati, in accordo alle procedure ICAO.

Se si vuole utilizzare la procedura di reindirizzamento, bisognerà servirsi del modello ICAO - PIANO DI VOLO di cui all'Appendice 2 del DOC 4444, disponibile presso gli ARO degli aeroporti italiani. Nel "campo degli Indirizzi" dovranno essere inseriti solo quelli delle due IFPU, mentre gli altri dovranno essere inseriti nel campo degli "indirizzi aggiuntivi".

Qualora si scelga la procedura di indirizzamento normale bisognerà continuare a utilizzare il modello ICAO per i Piani di Volo e tutti gli indirizzi dovranno essere inseriti nel campo degli indirizzi, iniziando con quelli delle due IFPU.

Di seguito vengono individuati due casi di distribuzione dei FPL in funzione della diversa area interessata dal volo.

a) Voli svolti completamente all'interno della IFPZ

L' originatore deve indirizzare il PLN ed i messaggi associati, soltanto alle due IFPU e, se intende usufruire della funzione di re-indirizzamento dell' IFPS, secondo le modalità di cui al successivo para 1.3, 3), specificare inoltre:

- gli indirizzi ATS richiesti per la parte del volo eventualmente effettuata in VFR o in OAT
- gli indirizzi di Compagnia di Navigazione Aerea, se richiesti.

b) Voli che partono dalla IFPZ e che si estendono all'esterno

L'ARO di competenza dovrà indirizzare il PLN, ed i messaggi associati, alle due IFPU e se intende usufruire della funzione di reindirizzamento dell' IFPS, secondo le modalità di cui al successivo para 1.3, 3), specificare inoltre:

- gli indirizzi degli enti ATS richiesti per la parte del volo svolta al di fuori della IFPZ;
- gli indirizzi ATS richiesti per la parte del volo svolta eventualmente in VFR o in OAT all' interno ed all' esterno della IFPZ;
- gli indirizzi di compagnia di Navigazione Aerea, se richiesti.

3) Funzione di Re-indirizzamento dell' IFPS

All'interno del sistema IFPS è previsto un meccanismo che permette al sistema di trasmettere i PLN ed i messaggi associati agli Enti ATS della IFPZ interessati dal volo ed agli Enti aggiuntivi interessati a ricevere il PLN, anche se ubicati all' esterno della IFPZ, a condizione che l' originatore del messaggio specifichi tali indirizzi aggiuntivi.

Gli indirizzi aggiuntivi possono essere ovunque ubicati e questo meccanismo è applicabile anche ai FPL inviati direttamente all' IFPS via SITA (vedi successivo paragrafo 1.3, 3) a), purché gli indirizzi aggiuntivi siano indirizzi AFTN.

E' raccomandato l' utilizzo di questa funzione che costituisce l' unico modo per garantire agli Enti ATS situati all' interno ed all' esterno della IFPZ, la coerenza dei dati del FPL.

a) Indirizzi Aggiuntivi**2) Addressing of Messages**

AOs filing directly with IFPS are responsible for the correct FPL and associated messages (CHG, DLA and CNL) addressing. The ARO transmitting messages to the IFPS will be responsible for the correctness of addresses inserted in the FPL and associated messages.

IFPS will assume the responsibility for the distribution of IFR GAT FPLs and ATS associated messages to the ATS Units within the IFPZ and outside if the IFPS re-addressing function by the message originator is required (see following para 1.3, 3). If the IFPS readdressing method is not applied the FPL originator, is responsible for having the FPL and associated messages addressed to all appropriate ATS Units for any portion of the flight outside the IFPZ, in accordance with ICAO procedures.

When the IFPS re-addressing function is used the AOs have to file the ICAO - FLIGHT PLAN FORM of Appendix 2 - DOC 4444, available care of AROs of Italian airports. In the "addresses line" of this form only the two IFPUs addresses need to be included while the extra addresses must be inserted in the "additional addresses" line.

When the re-addressing function is not used the ICAO Flight Plan Form shall be used and all the addresses shall be included in the addresses line, starting with those of the two IFPUs .

Below two cases of distribution of FPL are set forth, considering the area affected by the flight.

a) Flights wholly within the IFPZ

PLN and associated messages need only be addressed to the two IFPS Units and furthermore, if the readdressing function is used, the originator, following the modalities listed in the following para 1.3, 3), shall mention:

- the ATS addresses in case required for VFR or OAT portion of the flight;
- the company addresses, if required.

b) Flights departing from an aerodrome within IFPZ and exiting the IFPZ

ARO of competence shall addressed PLN and associated messages to the two IFPUs and furthermore, if the readdressing function is required, the originator, following the modalities listed in the following para 1.3, 3), shall mention:

- the ATS addresses required for portion of flight operated outside IFPZ (additional addresses);
- the ATS addresses required for VFR or OAT portions of flight operated both inside and outside the IFPZ;
- the company addresses if required.

3) IFPS Re-addressing Function

Within the IFPS system a mechanism is activated which allows the IFPS to transmit PLNs and associated messages not only to ATS Units within IFPZ, but also to additional addresses, which may be interested in the PLN, even if they are outside IFPZ, provided that the message originator supplies the additional addresses.

Additional addresses could be anywhere in the world; such a mechanism is also applicable to FPL directly filed via SITA (see following para 1.3, 3) a), but additional addresses must be in the AFTN format.

It is recommended the use of the re-addressing function, which is the only way to ensure ATS Units. the consistency FPL data both inside and outside IFPZ.

a) Additional Addresses

Sono così chiamati tutti gli indirizzi in più rispetto a quelli delle due IFPU: essi devono essere inclusi nel testo del messaggio dopo la linea dell' originatore ed immediatamente prima dell' apertura della parentesi che indica l'inizio del testo del messaggio.

Es. ZCZC CD1663
EF EUCHZMFP EUCBZMFP
070659 LIMCZPX
AD EGGXZQX CZQXZQX CZQMZOX
KZBWZQX KZNYZQX CZULZQX
(FPL- AZA600-IS -E767/H-SXHDIR/
C.....)
NNNN

Quando si utilizza la funzione di re-indirizzamento sono da applicare le seguenti regole:

- le linee degli indirizzi aggiuntivi devono essere precedute dalla parola chiave AD, allo scopo di distinguerle da eventuali altre linee di commento presenti;
- le linee degli indirizzi aggiuntivi devono essere consecutive, cioè non devono esserci linee di commento tra di loro, e devono precedere immediatamente la linea che indica l' apertura della parentesi;
- ciascuna linea può contenere al massimo 7 indirizzi aggiuntivi, e ciascun indirizzo deve essere costituito da 8 caratteri;
- la lunghezza totale del messaggio non può superare i 1500 caratteri.

4) Aderenza all'utilizzo dello Spazio Aereo; Regole e Disponibilità

Nessun volo potrà essere pianificato deviando dalle restrizioni Nazionali previste per gli ACC di LIBB, LIMM, LIPP e LIRR e definite nel Route Availability Document (RAD). Questo documento unico Europeo contiene tutte le regole e le disponibilità per l'utilizzo dello spazio aereo degli ACC LIBB, LIMM, LIPP e LIRR. Il documento è disponibile al sito internet: <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>

5) Data del volo (DOF)

L' IFPS calcola sempre il DOF anche se non è specificato nel Piano di Volo presentato. Presumendo in tal caso che l' EOBT sia compreso nelle 24 ore successive al "Filing Time". Qualora un Piano di Volo venga compilato più di 24 ore prima dell' EOBT, ma non prima di 120 ore (5 giorni), la data del giorno di effettuazione deve essere obbligatoriamente indicata nel campo 18 utilizzando l'indicatore "DOF". Si raccomanda che il "DOF/" sia sistematicamente incluso in tutti i FPL e messaggi associati presentati all'IFPS.

6) Tratti di rotta comuni attraverso ACC adiacenti

Non è consentito l'inserimento di segmenti diretti (DCT) nel PLN, ad esclusione delle porzioni che interessano lo spazio aereo FRAIT (vedi ENR 2.2.1); non è altresì consentito l'inserimento nel PLN di SID e STAR definite "ATC discretion" e delle Radar Departure Routes.

7) Tratti di rotte ATS Italiane pubblicate

Non è consentito l'inserimento di segmenti diretti (DCT) nel PLN al di sotto di FL 305, eccetto i casi definiti nel Route Availability Document (RAD) (<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>, Appendix 4). Nello spazio aereo FRAIT è consentito l'inserimento dei segmenti diretti (DCT) nel PLN (vedi ENR 2.2.1).

8) Voli in partenza da e/o in arrivo su aeroporti italiani per i quali sono pubblicate SIDs e/o STARS

L'originatore del messaggio dovrà iniziare la descrizione della rotta inserendo nel campo 15 del PLN il primo punto significativo della stessa, punto che corrisponde all'ultimo della SID pubblicata. Terminare la descrizione inserendo l'ultimo punto significativo in rotta, punto che corrisponde al primo della STAR pubblicata. I nomi delle SIDs/STARS **non devono essere indicati.**

They are the addresses mentioned on the message other than those of the two IFPU; additional addresses are to be included in the message text after the originator information line and immediately before the open bracket, which indicates the beginning of the message.

E.g. ZCZC CD1663
EF EUCHZMFP EUCBZMFP
070659 LIMCZPX
AD EGGXZQX CZQXZQX CZQMZOX
KZBWZQX KZNYZQX CZULZQX
(FPL- AZA600-IS -E767/H-SXHDIR/
C.....)
NNNN

The following rules are applied when re-addressing function is used

- additional addresses lines must begin with the keyword AD to distinguish them from other comment lines which may be present;
- additional addresses lines must be consecutive (with no other comment line in between), and they must be immediately before the line containing the open bracket;
- there must be no more than 7 additional addresses per line, and each address must be of 8 characters;
- the total length of the message can't exceed 1500 characters.

4) Adherence to Airspace Utilization; Rules and Availability

No flight plans shall be filed via the airspace of LIBB, LIMM, LIPP and LIRR ACCs deviating from the National restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains all airspace utilisation rules and availability for LIBB, LIMM, LIPP and LIRR ACCs. The document is available at the following website: <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>

5) Date of Flight (DOF)

The IFPS always calculates the DOF in any case, even if no date is given in the flight plan; in doing so it will assume the EOBT to be within the 24 hours after the "Filing Time". To file a Flight Plan more than 24 hours, but not more than 120 hours (5 days), in advance of the EOBT, the date of flight must be given in the Field 18 using the "DOF/" indicator.

It is recommended that the "DOF/" be systematically included in all FPLs and associated messages submitted to the IFPS.

6) Portions of routes across ACC boundaries

It is not allowed to insert DCT segment in the FPL, except for trajectories within FRAIT (see ENR 2.2.1); it's also not allowed to plan SID and STAR defined "ATC discretion" as well as Radar Departure Routes.

7) Segments of Italian published ATS routes

It is not allowed to insert direct segments (DCT) below FL 305 in the PLN, except for the cases (<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>, Appendix 4).

Within FRAIT airspace, it is allowed to insert direct segment (DCT) in the PLN (see ENR 2.2.1).

8) Departing/arriving flights from/to Italian airports where SIDs and/or STARS are published

The message originator shall start the route description inserting in field 15 of PLN the first route significant point which corresponds to the last point of the SID.

The message originator shall terminate the route description inserting the last route significant point which corresponds to the first point of the STAR. SIDs/STARS names **must not be indicated.**

9) *Voli in partenza da e/o in arrivo su aeroporti italiani NON provvisti di SIDs/STARs*

Per i voli in partenza gli utenti devono inserire nel PLN la codifica DCT seguita da un Connecting Point (CP) scelto tra quelli previsti dal RAD (vedi <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>, Appendix 5), e la prima aerovia pianificata a cui tale CP appartiene.

Per i voli in arrivo gli utenti devono terminare la descrizione della rotta nel PLN, inserendo dopo l'ultima aerovia pianificata un Connecting Point (CP) appartenente alla stessa aerovia, scelto tra quelli previsti dal RAD (vedi <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>, Appendix 5).

10) *Voli in partenza da e/o in arrivo ad un aeroporto italiano per il quale non sono state pubblicate SIDs/STARs né sono stati previsti Connecting Points*

Si dovrà decollare e/o atterrare in VFR, nel rispetto delle procedure correnti.

11) *Voli condotti nello spazio aereo Free Route (FRAIT)*

Nello spazio aereo FRAIT (vedi ENR 2.2.1) i piloti devono pianificare rotte dirette (DCT) tra un definito punto di Ingresso ed un definito punto di Uscita, con la possibilità di utilizzare definiti punti Intermedi (vedi ENR 4.1.1 e ENR 4.4), senza alcun riferimento al sistema di rotte ATS, in funzione della disponibilità dello spazio aereo.

Specifici punti Intermedi (Compulsory Intermediate Point) devono obbligatoriamente essere pianificati prima/dopo l'Entry/Exit point corrispondente (vedi <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>).

Le traiettorie dirette devono essere pianificate utilizzando l'acronimo DCT.

Non è consentito pianificare segmenti DCT che attraversano i confini dello spazio FRAIT (cross border DCT): l'ingresso e l'uscita dallo spazio FRAIT deve essere pianificata utilizzando esclusivamente i punti di Ingresso e Uscita pubblicati (vedi ENR 4.4 e 4.1.1).

I segmenti DCT devono essere interamente contenuti entro i limiti dello spazio FRAIT; non è consentito pianificare segmenti DCT che si sviluppano parzialmente al di fuori dei limiti laterali dello spazio FRAIT (Multiple re-entry segments).

Non è consentito pianificare segmenti DCT a una distanza di 2.5 NM o meno dal confine tra AUA limitrofi.

Segmenti DCT possono essere pianificati attraverso le aree AMC manageable. Nel caso di non disponibilità di porzioni di spazio aereo, i piloti dovranno pianificare uno o più dei punti Intermedi (vedi ENR 4.1.1 e ENR 4.4) per circumnavigare l'area.

Non è consentito utilizzare LAT/LONG.

Nello spazio FRAIT i livelli di crociera sono organizzati nel rispetto di quanto previsto nella tabella dei Livelli di Crociera contenuta nell'Annesso 2 ICAO, Appendice 3, a)

Nello spazio aereo FRAIT per conformarsi con le direttrici di traffico predominanti, si applicano le seguenti variazioni relativamente alla rotta:

- "da 090 a 269 gradi" invece che da "000 a 179 gradi"
- "da 270 a 089 gradi" invece che da "180 a 359 gradi".

Al fine di evitare brevi attraversamenti dello spazio aereo di più ACC, sono definite delle zone all'interno delle quali non è consentito pianificare traiettorie DCT No Planning Zone – NPZ, (vedi ENR 2.2 para 4); i piloti devono quindi evitare tali aree pianificando appropriati punti Intermedi, pubblicati in AIP Italia ENR 4.1.1. e 4.4 .

Per i voli condotti parzialmente entro i limiti laterali e/o verticali nello spazio aereo FRAIT, i piloti devono riportare nel piano di volo il punto Intermedio (vedi ENR 4.1.1. e 4.4) sul quale si prevede che il volo attraversi FL305 per entrare o uscire dallo spazio aereo FRAIT.

Per consentire il collegamento dallo spazio aereo FRAIT al sistema di rotte ATS previsto per l'atterraggio sugli aeroporti di:

9) *Departing/arriving flights from/to Italian airports for which NO SIDs/STARs are published*

For departing flights, users shall insert in the PLN, DCT followed by a CP chosen from those reported in the RAD (see <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>, Appendix 5) and then the first planned airway to which the CP belongs.

For arriving flights, users shall end the filing of the route in the PLN, inserting after the last planned airway a CP belonging to the same airway chosen from those reported in the RAD (see <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>, Appendix 5).

10) *Departing/arriving flights from/to Italian airports for which SIDs/STARs and Connecting Points are not provided*

Users will have to take off and/or land in VFR, in respect of the running procedures.

11) *Flights within Italian Free Route Airspace (FRAIT)*

Within FRAIT (see ENR 2.2.1) pilots shall plan a direct route (DCT) between a defined Entry point and a defined Exit point, with the possibility to route via defined Intermediate points (see ENR 4.1.1 and ENR 4.4), without reference to the ATS route network and subject to airspace availability.

Defined Intermediate Points (Compulsory Intermediate Points), shall be planned before/after corresponding Entry/ Exit point (see website: <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>).

Direct Trajectories shall be planned using the acronym DCT.

Planning DCT segment crossing FRAIT borders (cross border DCT) is not allowed: Enter/ Exit from FRAIT shall be planned using published Entry/ Exit points only (see ENR 4.4 and 4.1.1).

DCT segments shall be entirely within the limits of FRAIT; planning DCT trajectory partially outside of FRAIT lateral limits is not allowed (multiple re-entry segments).

DCT segment is not allowed at a distance of 2.5 NM or less from the boundary between two neighboring AUA.

DCT segments may be planned across AMC manageable Areas. In case of portion/s of airspace not available, pilots shall plan one or more Intermediate points (see ENR 4.1.1 and ENR 4.4) to circumnavigate the area/s.

The use of LAT/LONG shall be avoided.

Cruising levels within FRAIT are organised in accordance with the Table of Cruising Levels contained in ICAO Annex 2, Appendix 3, a)

Within FRAIT, to accommodate predominant traffic directions, the following differences with regard of track are applied:

- "from 090 to 269 degrees" instead of "from 000 to 179 degrees";
- "from 270 to 089 degrees" instead of "from 180 to 359 degrees".

In order to avoid short crossing of multiple ACC airspace, areas are defined within which the planning of DCT trajectories is not allowed (No Planning Zone – NPZ, see ENR 2.2 para 4); pilots shall avoid these areas planning appropriate Intermediate points published in AIP Italia ENR 4.1.1. and 4.4.

For flights partially conducted within lateral and/or vertical limits of FRAIT, pilots shall report on the FPL the Intermediate point (see ENR 4.1.1. and 4.4) on which the flight intend to cross FL305 to enter/exit FRAIT.

To link FRAIT with the ATS network published for arrival in the following airports:

- Bergamo/Orio al Serio (LIME)
- Milano/Linate (LIML)
- Milano/Malpensa (LIMC)
- Napoli/Capodichino (LIRN)
- Roma/Ciampino (LIRA)
- Roma/Fiumicino (LIRF)
- Venezia/Tessera (LIPZ)

sono state definite delle traiettorie obbligatorie (Transition Routing).

Tali traiettorie (Transition Routing) sono identificate da due punti intermedi obbligatori (Compulsory Intermediate): il primo deve essere pianificato al di sopra di FL 305 (all'interno dello spazio FRAIT), mentre il secondo al di sotto di FL305, per collegarsi alla rete convenzionale di rotte ATS.

Le Transition Routing sono implementate attraverso la definizione di restrizioni RAD.

Informazioni dettagliate per le procedure di pianificazione sono disponibili sull' ATFCM Operations Manual of EUROCONTROL e sul sito <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>, FRA Projects and FRA DCT Restrictions.

12) Campo 18 (Indicatore di Status del volo)

Le motivazioni per una gestione particolare da parte di ATS sono riportate usando l'indicatore 'STS'.

Può essere inserito più di uno status, ma l'indicatore 'STS' deve essere usato una sola volta. I seguenti indicatori possono essere usati:

- a) *STS/ALTRV*:
voli operanti in accordo con una altitudine riservata;
- b) *STS/ATFMX*:
voli autorizzati ad essere esentati da misure AFTM
- c) *STS/FFR*:
voli antincendio;
- d) *STS/FLTCK*:
voli di controllo per la calibrazione delle radioassistenze;
- e) *STS/HAZMAT*:
voli che trasportano materiali pericolosi;
- f) *STS/HEAD*:
voli con status "Capo di Stato";
- g) *STS/HOSP*:
voli sanitari dichiarati tali dalle autorità ospedaliere;
- h) *STS/HUM*:
voli impegnati in missioni umanitarie;
- i) *STS/MARSA*:
voli in cui il comandante militare si assume la responsabilità della separazione tra aeromobili militari;
- j) *STS/MEDEVAC*:
voli di evacuazione per emergenza medica in caso di situazioni critiche per la sopravvivenza;
- k) *STS/NONRVSM*:
voli NON-RVSM che intendono volare in spazi aerei RVSM;
- l) *STS/SAR*:
voli impegnati in operazioni di ricerca e soccorso;
- m) *STS/STATE*:
aeromobili militari o civili registrati impiegati per usi militari o servizi di polizia.

Per altre informazioni vedi il manuale utenti IFPS di Eurocontrol

- Bergamo/Orio al Serio (LIME)
- Milano/Linate (LIML)
- Milano/Malpensa (LIMC)
- Napoli/Capodichino (LIRN)
- Roma/Ciampino (LIRA)
- Roma/Fiumicino (LIRF)
- Venezia/Tessera (LIPZ)

Mandatory Connecting Routes (Transition Routing) are defined.

Such trajectories (Transition Routing) are identified by two defined Compulsory Intermediate points: the first one shall be planned above FL 305 (inside FRAIT) and the second one below FL 305, to join ATS Route network.

Transition Routing are implemented by means of RAD restrictions.

Detailed information on planning procedures are available in the ATFCM Operations Manual of EUROCONTROL and on website <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>, FRA Projects and FRA DCT Restrictions.

12) Field 18 (Status Indicator)

Reason for special handling by ATS are reported using the indicator 'STS'.

More than one STS entry can be made, but the indicator 'STS' shall only be used once.

The following indicator can be used:

- a) *STS/ALTRV*:
flights operated in accordance with an altitude reservation;
- b) *STS/ATFMX*:
flights approved for exemption from AFTM measures;
- c) *STS/FFR*:
fire-fighting flights;
- d) *STS/FLTCK*:
flights check for calibration of nav aids;
- e) *STS/HAZMAT*:
flights carrying hazardous material;
- f) *STS/HEAD*:
flights with "Head of State" status;
- g) *STS/HOSP*:
medical flights declared by medical authorities;
- h) *STS/HUM*:
flights operating on a humanitarian mission;
- i) *STS/MARSA*:
flights for which the military pilot-in-command assumes responsibility for separation of military aircraft;
- j) *STS/MEDEVAC*:
life-critical medical emergency evacuation flights;
- k) *STS/NONRVSM*:
NON-RVSM capable flights intending to operate in RVSM airspace;
- l) *STS/SAR*:
flights engaged in search and rescue operations;
- m) *STS/STATE*:
military or civil registered aircraft used in military customs or police services.

For additional info see Eurocontrol IFPS users manual

13) Campo 19 (Informazioni Supplementari)

L' IFPS è in grado di trattare e memorizzare le informazioni Supplementari riportate nel campo 19 del Piano di Volo.

Qualora tali informazioni siano state inviate all'IFPS con un FPL, esse saranno estratte e memorizzate per una successiva disponibilità su richiesta, nel caso sopravvenga una situazione di emergenza. Le Informazioni Supplementari non saranno incluse nel Piano di Volo distribuito dall' IFPS.

Gli originatori dei FPL possono avvalersi della summenzionata possibilità, se lo desiderano; comunque tale procedura non sostituisce la procedura ICAO esistente ma è da intendersi integrativa ad essa.

Le autorità ATS o altri Enti interessati che necessitano per un dato volo, ed a causa di urgenti motivi operativi, delle informazioni supplementari possono contattare, per telefono o inviando un messaggio RQS (Request Supplementary Flight Plan), il Supervisore dell'appropriata Unità IFPS, il quale:

- fornirà i dati del campo 19 qualora tali dati siano stati inseriti nel Piano di Volo e siano, stati memorizzati dall' IFPS;
- consiglierà di contattare nominativi o recapiti telefonici di esercenti e/o originatori di FPL, memorizzati nella Banca Dati di NM;
- renderà disponibile al richiedente ogni ulteriore informazione che possa risultare dal campo 18 del Piano di volo.

14) Messaggi associati (CHG, CNL, DLA, DEP e ARR)

L'IFPS conserverà gli indirizzi aggiuntivi che riceve e li includerà automaticamente in tutti i messaggi associati che riguardano lo stesso volo. Per cui avendo inviato nell'FPL gli indirizzi aggiuntivi non è necessario ripeterli nei messaggi associati.

Quando gli indirizzi aggiuntivi sono presenti in un messaggio associato, ad eccezione del messaggio CHG che contenga una modifica della rotta, l'IFPS aggiungerà gli indirizzi aggiuntivi nell'archivio del relativo volo. Indirizzi esistenti non possono essere cancellati se non con la cancellazione del Piano di Volo e ripresentazione di uno nuovo.

a) Messaggio CHG

I seguenti campi del Piano di Volo non possono essere modificati da un messaggio CHG essendo utilizzati dall'IFPS nell'associazione dei messaggi. I campi sono:

- Identificazione dell'aeromobile (ARCID);
- Aeroporto di partenza (ADEP);
- Aeroporto di destinazione (ADES);
- EOBD.

Dovendo modificare uno di questi campi è necessario cancellare il Piano di volo originario e ricompilare un Piano di Volo contenente i dati corretti. La procedura per i Piani di Volo sostitutivi non può essere usata per tali modifiche.

b) Modifica dell'EOBT con un messaggio DLA o CHG

I messaggi di DLA o di CHG vengono utilizzati per indicare un ritardo di un volo a seconda delle circostanze.

L'IFPS non accetta :

- un ritardo negativo es. un nuovo EOBT che è in anticipo rispetto al precedente EOBT del volo.
- un nuovo EOBT che è più di 20 ore nel futuro rispetto al precedente EOBT.
- un nuovo EOBT già trascorso rispetto all'orario corrente del sistema IFPS nel momento in cui il messaggio di DLA o CHG viene processato più 5 minuti.

c) Messaggi DEP/ARR**13) Field 19 (Supplementary Information)**

IFPS is able to process and store Supplementary Information contained in Field 19 of a Flight Plan.

Where such information is supplied in a FPL submitted to IFPS, it will be extracted and stored for later retrieval, if required, in the event of an emergency situation arising.

Supplementary Information will not be included in the normal Flight Plan distribution by IFPS.

FPL message originator may avail themselves of the above facility, if they so wish; however the process described is not intended to replace the normal ICAO procedure but it is designated to supplement it.

ATS Authorities or other relevant bodies requiring Supplementary Information for a particular flight and for urgent operational reasons may contact the Supervisor at the relevant Unit, by telephone or through the use of an RQS message, who may assist by giving:

- information on field 19 where such information has been submitted with a Flight Plan and stored by IFPS;
- advice on a contact name/telephone number of an AO and/or originator of the FPL, which may be stored in the NM database;
- any further information which may be contained in field 18 of the Flight Plan.

14) Associated messages (CHG, CNL, DLA, DEP and ARR)

The IFPS will store the "extra addresses" which it receives and will automatically include them in all associated messages concerning the flight. Therefore, having sent the "extra address" in the FPL it is not necessary to repeat them in all associated messages.

When additional "extra addresses" are in an associated message, perhaps in a CHG message indicating a change of route, the IFPS will add that additional addresses to the database for the flight concerned. Existing addresses cannot be deleted other than by cancelling the Flight Plan and re-submitting a new one.

a) CHG Message

Certain key fields within a Flight Plan cannot be modified by a CHG message within IFPS as they are used for message association.

These non-changeable fields are:

- Aircraft Identification (ARCID);
- Aerodrome of Departure (ADEP);
- Aerodrome of Destination (ADES);
- Estimated OFF-block Date (EOBD).

To change one of the above fields it will be necessary to cancel the original Flight Plan and to re-file a Flight Plan containing the corrected data. The RFP procedure shall not be used for such changes.

b) EOBT updating using a DLA or a CHG Message

To indicate a delay of a flight a DLA or a CHG message may be used depending on the exact circumstances.

IFPS does not accept:

- a "negative delay" i.e. a new EOBT which is earlier than the previous EOBT of the flight.
- a new EOBT which is more than 20 hours in the future compared to previous EOBT of the flight.
- a new EOBT which is in the past compared to the current IFPS system time at the moment the DLA or CHG message is processed plus 5 minutes.

c) DEP/ARR Messages

L'IFPS respingerà automaticamente un messaggio di DEP o di ARR che indica un orario di partenza o di arrivo futuro rispetto al momento di processamento.
L'IFPS invierà un messaggio ARR per voli che sono atterrati in un aeroporto diverso dall'ADES a tutti gli Enti ATC che hanno ricevuto il piano di volo originale.

IFPS will automatically reject a DEP or an ARR message which indicates a departure or an arrival time that is in the future of the current, processing time.
The IFPS will address an ARR message for flights which have landed at an aerodrome other than their original Aerodrome of Destination (ADES) to all ATC Units in receipt of the original flight plan.

15) Responsabilità

Al NM è delegata la responsabilità di validazione e accettazione del FPL IFR GAT (o misto) presentato, con l'eccezione di quella parte di rotta che si svolge:

- a) in VFR od in OAT;
- b) al di fuori dell'Area IFPS.

Per problematiche ENVIRONMENT contattare:
ENAV S.p.A., National Environment Coordinator
Tel +39 06 81662896; fax +39 06 81662003
e-mail: flight-planning.support@enav.it

15) Responsibility

NM is delegated for responsibility of the validation and of the acceptance of FPL IFR GAT (or mixed), with exception of that part of:

- a) a VFR or OAT flight;
- b) a flight outside the IFPZ.

For ENVIRONMENT problems contact:
ENAV S.p.A., National Environment Coordinator
Tel +39 06 81662896; fax +39 06 81662003
e-mail: flight-planning.support@enav.it

16) Procedure di compilazione del PLN

Gli Esercenti possono presentare all'IFPS un PLN IFR GAT direttamente o utilizzando i servizi dell'ARO.

a) Compilazione Diretta del PLN

L' Esercente che abbia accesso alla rete SITA può inviare i PLN IFR GAT ed i messaggi ATS associati (esclusi i messaggi DEP e ARR, che rimangono di competenza dell'ARO interessato), per i voli che si svolgono completamente all'interno della zona IFPS, direttamente all' IFPS.

L' Esercente che sceglie questo tipo di procedura oltre ad essere Originatore del PLN diviene anche Originatore del messaggio, per cui si assume l' onere del corretto indirizzamento ed inoltre sarà cura dell'originatore, controllare tutti i messaggi operativi di risposta (ORM) che riceverà direttamente dall' IFPS.

Per la risoluzione in tempo reale dei problemi inerenti la compilazione dei PLN IFR GAT (o misti) contattare: una delle unità IFPS (IFPU) (consultare IFPS USERS MANUAL)

b) Compilazione del PLN via ARO

L' Esercente può presentare all' IFPS un PLN IFR GAT (e misto) utilizzando i servizi messi a disposizione dall' ARO.

Gli ARO civili sono dotati di strumenti idonei ad eliminare gli errori sintattici nella fase di compilazione e trasmissione dei PLN con conseguente riduzione di messaggi REJ.

Gli ARO italiani sono in grado di fornire un supporto all'esercente nella pianificazione dei voli o, in caso di PLN respinti dall'IFPS, nella fase di ricompilazione del PLN.

16) PLN Filing Procedures

AOs can file their IFR GAT PLN's directly with IFPS or using ARO's services.

a) Direct PLN Filing

The AOs with SITA access may submit their IFR GAT PLN's and associated messages (except for DEP/ARR messages that remain within the ARO responsibility), for flights wholly operated within the IFPS Zone, directly to IFPS.

The AOs which prefer the Direct Filing Procedure are at the same time PLN Originators and Message Originators; thus they will be responsible for the correct addressing to IFPS Units and will receive directly the ORMs by the IFPS.

For the real time solution of problems referred to PLN filing contact: one of the IFPS units (IFPU) (see IFPS USERS MANUAL)

b) PLN filing via ARO

AOs may submit IFR GAT (or mixed) PLN's through the ARO by using ARO's facilities and services.

The civil Italian AROs are provided with tools which in PLN filing and transmission, cut syntactical errors down so that REJ are mostly reduced.

AOs are assisted by Italian AROs in PLN filing or in re-filing in the case of erroneous PLN not yet accepted by IFPS.

NOTA

Per la presentazione dei dati dei Piani di Volo Ripetitivi (RPL) al NM di Eurocontrol - Bruxelles si vedano:

- ATFCM Operations Manual - IFPS USERS MANUAL

- REPETITIVE FLIGHT PLAN (RPL)
INPUT APPLICATION
USERS GUIDE (PRFPL)

EUROCONTROL NMD - RPL Team
Rue de la Fusée, 96
B-1130 Bruxelles (BELGIUM)

Tel: +32 (0) 2 7451956 oppure +32 (0) 2 7451957
Fax: +32 (0) 2 729.90.42
SITA: BRUER7X
e-mail: rpl@eurocontrol.int

17) Piano di volo presentato in volo (AFIL)

- a) Il PLN deve essere trasmesso all'Ente ATS responsabile per la fornitura dei Servizi del traffico Aereo nello spazio aereo in cui l'aeromobile sta volando a meno di istruzione a trasmettere il Piano di Volo ad altro Ente ATS. In questo caso l'Ente ATS che riceve sarà responsabile del corretto indirizzamento del messaggio FPL seguendo le stesse modalità descritte nei precedenti para 1.3, 2) e 1.3, 3).

REMARK

RPL data files may be sent to NM EUROCONTROL - Bruxelles see:

- ATFCM Operations Manual - IFPS USERS MANUAL

- REPETITIVE FLIGHT PLAN (RPL)
INPUT APPLICATION
USERS GUIDE (PRFPL)

EUROCONTROL NMD - RPL Team
Rue de la Fusée, 96
B-1130 Bruxelles (BELGIUM)

Tel: +32 (0) 2 7451956 or +32 (0) 2 7451957
Fax: +32 (0) 2 729.90.42
SITA: BRUER7X
e-mail: rpl@eurocontrol.int

17) Air Filed Flight Plan (AFIL)

- a) The PLN shall be transmitted to the ATS Unit in charge of the airspace within which the aircraft is flying.
Aircraft otherwise instructed will refer to the different ATS Unit which remains responsible of the addressing of the FPL received, in accordance with the provision contained in previous para 1.3, 2) and 1.3, 3).

- b) I piani di volo devono essere trasmessi appena possibile dopo il decollo e comunque in tempo utile per essere ricevuti dal competente ente ATS con almeno 10 minuti di anticipo sull'orario stimato sul punto previsto di entrata in uno spazio aereo controllato o in un'area a servizio consultivo, oppure sul punto di attraversamento di un'aerovia o di una rotta a servizio consultivo.
- c) Il piano di volo può essere presentato in volo (AFIL) per l'attraversamento dei confini internazionali con un preavviso che possa garantire la sua ricezione da parte dell'appropriato ente ATS almeno dieci minuti prima dell'arrivo stimato dell'aeromobile al punto previsto di attraversamento del confine.

18) Messaggi Operativi di risposta (ORM) dell'IFPS

Consultare ATFCM Operations Manual e IFPS Users Manual

NOTA

Qualora pervenga un MAN seguito da un ACK contenente il PLN validato, bisognerà leggere con attenzione il testo del messaggio, allo scopo di individuare le correzioni effettuate dall' Operatore IFPS. Il Comandante deve essere a conoscenza di tali modifiche e tenere conto che tutti gli Enti ATS interessati dal suo volo hanno ricevuto gli stessi dati modificati.

a) Compilazione PLN via ARO - Copia degli ORM all' Esercente

Se un PLN stato compilato attraverso l' ARO, questo ultimo riceverà i messaggi operativi di risposta e li terrà a disposizione dell' Esercente, senza responsabilità alcuna in caso di mancato ritiro degli stessi da parte degli interessati.

Esiste la possibilità che, in caso l' Esercente compili un PLN tramite l' ARO, una copia dell' ORM pervenga ad entrambi.

Tale copia dell' ORM contiene un campo contrassegnato da " ADDR" in cui vengono riportati gli indirizzi ai quali è stato inviato l' ORM.

La copia dell' ORM viene inoltrata di regola solo all'indirizzo centrale dell' Esercente, così come conosciuto nella Banca Dati Environment di NM; qualora l' Esercente desideri la copia ORM ad un suo indirizzo periferico deve indicare tale indirizzo periferico nel campo 18 del PLN (OPR/....). La trasmissione di una copia dell' ORM all' Esercente si può ottenere a condizione che:

- l' IFPS deve essere in grado di individuare l' Esercente dal Nominativo del volo dal Campo 7 o dal Campo 18 (OPR/.....);
- l' Esercente deve essere "conosciuto" dal database del NM;
- l' Esercente **deve aver fatto una esplicita richiesta** alla sezione ENVIRONMENT di NM: infatti la copia ORM non viene automaticamente inviata a tutti gli Esercenti conosciuti dall' ENV.

Accordi locali possono esistere tra l'ARO e l' Esercente.

b) Ricompilazione a seguito di un REJ

Nel caso sia pervenuto un messaggio REJ per un FPL, il relativo PLN deve essere ricompilato eliminando gli errori segnalati nel messaggio REJ.

Qualora ci si sia serviti della funzione di reindirizzamento IFPS, il PLN ricompilato deve essere inviato soltanto alle due IFPU, specificando gli indirizzi aggiuntivi come descritto nel precedente para 1.3, 3) a);

Qualora l'originatore del messaggio rigettato dall' IFPS non abbia usufruito della funzione di reindirizzamento IFPS, e se le correzioni da apportare al PLN, scaturite dal REJ, interessano anche gli enti aggiuntivi, (al di fuori della zona IFPS, di compagnia, VFR o OAT ecc), l' originatore dovrà:

- cancellare l' FPL originario a tutti gli enti al di fuori della IFPZ, tranne che alle due IFPU;

- b) Flight plans shall be transmitted as soon as possible after take-off and anyhow at a time which will ensure its receipt by the appropriate ATS unit at least 10 minutes before the aircraft is estimated to reach the intended point of entry into a controlled airspace or advisory area, or the point of crossing an airway or advisory route.

- c) Flight plan may be submitted in flight (AFIL) for the crossing of international borders with a notice that can ensure its reception by the appropriate ATS unit at least 10 minutes before the estimated arrival of the aircraft at the planned border crossing point.

18) IFPS Operational Reply Messages (ORM)

See ATFCM Operations Manual and IFPS Users Manual

REMARK

If a MAN is received followed by an ACK containing the validated FPL, an examination of the text will reveal any corrections made by the IFPS operator in order to make it acceptable. The Pilot-in-command shall be aware of such modifications and take into account that all ATS units concerned with that flight will have received the same modified data.

a) PLN Filing via ARO - Copy ORM to AO

If the PLN has been filed via ARO, the ARO will receive the ORMs and it will keep them available for AO, taking no responsibility in the event the AO fails to collect them.

When the AO is not the originator of the PLN (filing via ARO) the IFPS may still send a copy of the ORM to AO, as well as to the ARO.

The copy ORM will contain the field "ADDR" which will indicate the addresses to which the ORM has been sent.

The ORM copy is sent to the central address of the AO as stored within the Environment NM data base; if the ORM is required by the AO at a remote office then the AO must forward the message accordingly, inserting the remote address in the field 18 of the FPL (OPR/....). The transmission of an ORM copy to the AO depends on the following conditions:

- IFPS must be able to determine the identity al the AO from the field 7 or from the field 18 (OPR/.....);
- the AO must be "known" within the NM ENVIRONMENT database;
- the AO **must have made an explicit request** to the NM ENVIRONMENT section to receive Copy ORM; they are not automatically sent to all AOs known by ENV.

Bilateral agreements may be arranged between ARO and AOs, on local basis.

b) Refilling after a REJ

If a REJ is received the related PLN has to be refilled to IFPS without the errors mentioned on the REJ by the IFPS.

When the IFPS re-addressing is used the PLN must be correctly refilled and must be sent only to the IFPUs, including the additional addresses as detailed in the above para 1.3, 3) a);

In case the IFPS re-addressing function was not used by the originator and the corrections to be made to the PLN, consequent to a REJ, are relevant also to additional addresses (outside IFPZ, AO, VFR or OAT, etc....), the message originator shall:

- cancel the initial FPL to all extra IFPZ addresses, except for the two IFPUs;

- inviare, alle due IFPU e agli Enti al di fuori della IFPZ, un nuovo PLN depurato dall' errore che ha causato il REJ.

L' Esercente ha la responsabilità di ricompilare i messaggi respinti dall' IFPS. Questi FPL non sono da considerare Piani di Volo Sostitutivi.

Gli ORM esistono solo in formato ADEXP, e non esiste un equivalente formato ICAO/ AFTN.

NOTA

Occasionalmente un errore può essere indicato in un campo che in effetti è corretto. Quando ciò si verifica bisogna analizzare il campo immediatamente precedente o successivo a quello indicato

19) Procedure particolari

Emendamento dell' EOBT

Qualsiasi modifica all'EOBT, relativa sia a voli soggetti che non a restrizioni ATFCM, superiore a 15 minuti deve essere oggetto di un messaggio DLA, se ancora non è stato emesso un SAM.

NOTA

Ulteriori dettagli si possono reperire nel ATFCM Operations Manual di EUROCONTROL

20) Procedure contingenti

a) Avaria di una singola unità IFPS

La struttura dell' IFPS è costituita da 2 Unità separate ed è stata progettata e congegnata in modo tale da permettere che una possa fungere da Unità di riserva dell' altra, in caso di inoperatività.

In considerazione del fatto che tutti i Piani di Volo, all' interno della IFPZ, sono indirizzati ad entrambe le IFPU l'eventualità, rara, di un' avaria di una singola Unità sarà, per gli originatori dei messaggi, trasparente.

Gli originatori dei FPL potranno constatare un incremento dei REJ, piuttosto che dei MAN, nel caso in cui i messaggi non superino il trattamento automatico IFPS e quindi diventi eccessivo il numero degli interventi manuali da parte dell' operatore dell' Unità IFPS di riserva.

In caso di messaggio REJ gli originatori dovranno ripianificare i messaggi ponendo in questa operazione la massima cura, allo scopo di cercare di assicurarsi, per quanto possibile, un trattamento automatico per i propri messaggi.

b) Avaria simultanea delle 2 IFPU

La probabilità di un' avaria simultanea di entrambe le IFPU è considerata molto bassa ma, se ciò dovesse verificarsi, bisogna considerare sospese le procedure di compilazione diretta e di reindirizzamento, e gli originatori dei messaggi dovranno applicare le seguenti azioni:

- Procedure per i PLN:
Gli originatori dei messaggi FPL dovranno inviare i Piani di Volo, ed i messaggi associati, a tutti gli appropriati Enti ATS, ubicati sia all' interno che all' esterno della Zona IFPS; in particolare, per voli che interessano lo spazio aereo italiano, essi dovranno indirizzare i Piani di Volo ed i messaggi associati anche a LIIRZEX.
- Procedure per i RPL:
Per quanto concerne gli RPL in partenza dall' Italia per l'estero, gli Esercenti dovranno ripianificare tali voli come giornalieri, ed inviarli a tutti gli appropriati Enti ATS, ubicati sia all' interno che all' esterno della Zona IFPS, incluso LIIRZEX.

21) Piani di Volo Sostitutivi

Applicazione

- send to the two IFPUs and to extra IFPZ addresses a new correct PLN, without the error(s) which caused a REJ.

The AO is responsible for refilling the messages rejected by IFPS. Such FPL must not be considered as Replacement Flight Plan.

ORMs can only have ADEXP format which do not correspond to any ICAO/AFTN format.

REMARK

Occasionally an error can be indicated in a field which is in fact valid. When this happens it is usually as a result of an error in a previous or following field

19) Special Procedures

Amendment of EOBT

Any changes to the EOBT of more than 15 minutes, relating or not to flights subject to ATFCM measures, shall originate a DLA message, if a SAM has not been issued.

REMARK

Further information may be found in the ATFCM Operations Manual of EUROCONTROL

20) Contingency Procedures

a) Failure of a single IFPS Unit

The IFPS structure, incorporating two separate IFPS units has been designed and sized to permit one Unit to act as a full back up to the other in the event of an outage at a single Unit.

The fact that all Flight Plans within the IFPZ are addressed to both IFPUs means that, in the rare event of an outage of one Unit, the effect would be transparent to the Originators.

If however, the manual workload of the operator at the remaining IFPS Unit becomes excessive then FPL Originators may notice an increase in the number of REJ rather than MAN if the message doesn't pass automatic processing.

In case of REJ message Originators shall be re-file the messages taking great care in doing so, in order to ensure, as far as possible, that automatic processing takes place for their messages.

b) Simultaneous Failure of the 2 IFPUs

The likelihood of a simultaneous failure at both Units is considered extremely low but in such an event it must be considered that the direct filing and the re-addressing function are suspended, and the originators of the messages must act as follows:

- Operations for PLN:
They shall send FPLs and associated messages to all appropriate ATS Units, situated both within and outside the IFPZ; in particular, for flights affecting Italian airspace, they shall address Flight Plan messages, and associated messages, also to LIIRZEX.
- Operations for RPL:
The AOs shall file individual FPLs to be sent to all appropriate ATS Units, (LIIRZEX included), situated both within and outside the IFPZ, for Repetitive flights departing from Italy to abroad.

21) Replacement Flight Plans

Application

La procedura è applicabile ai voli che operano su rotte soggette a misure ATFCM, quando, durante la fase prevolo si prevede che una rotta alternativa comporta ritardi inferiori rispetto a quella pianificata precedentemente.

Per evitare un eccessivo ricorso alla procedura la fase prevolo decorre dall'orario EOBT meno 4 ore. Quando un singolo Piano di volo è stato compilato ed in fase prevolo si opta per una rotta alternata fra gli stessi aeroporti di partenza e destinazione, l'operatore o il pilota dovrà seguire le seguenti procedure assicurandosi che:

- a) il PLN originale è stato cancellato da un messaggio di cancellazione (CNL) e trasmesso con priorità "DD" a tutti i destinatari interessati dal PLN precedente; e
- b) il Piano di Volo Sostitutivo dovrà essere trasmesso non prima di cinque minuti dopo il messaggio CNL.
Il Piano di Volo Sostitutivo dovrà contenere, tra l'altro, il nominativo originale senza aggiunta del suffisso "Q" nella casella 7, la nuova rotta prescelta nella casella 15 e, come primo elemento nella casella 18, l'indicazione "RFP/Qn" dove:
 - "RFP" significa "Piano di volo sostitutivo";
 - "n" corrisponde al numero progressivo riguardante il piano di volo sostitutivo per quel particolare volo.

Es.:

1° piano di volo sostitutivo: "RFP/Q1"
2° piano di volo sostitutivo: "RFP/Q2", ecc.

22) Voli che intendono utilizzare il servizio Data-Link CPDLC

Per l'utilizzo dei servizi CPDLC i piloti devono compilare i campi appropriati del piano di volo in accordo a quanto previsto in AIP-Italia GEN 3.4

NOTA

Un Piano di Volo Sostitutivo può essere presentato solamente dopo la ricezione dell'ACK del messaggio di CNL, riferito al FPL originario

1.4 Compilazione PLN non soggetti a trattazione IFPS

- 1) I voli VFR, compreso il VFR/N, non sono soggetti a trattazione IFPS. I piani di volo di voli VFR devono essere presentati all'ARO competente, compilando i campi previsti dall'apposito modello e trasmettendoli con una delle seguenti modalità:
 - a) in formato cartaceo; oppure
 - b) per telescrivente via AFS; oppure
 - c) per telefax, assicurandosi della ricezione; oppure
 - d) per telefono, su linea registrata dell'ente ATS;
 - e) in modalità elettronica attraverso sistemi informatici, assicurandosi della ricezione.

NOTA

Non è richiesto l'aggiornamento né la presentazione di un nuovo piano di volo in caso di ritardo per ragioni ATS

2) Piano di volo presentato in volo (AFIL)

Per i voli in partenza da aeroporti non sedi di ente ATS, qualora non sia possibile comunicare il piano di volo all'ARO competente, le notizie relative al piano di volo VFR possono essere comunicate, appena possibile dopo il decollo, all'ente ATS responsabile per la fornitura dei servizi del traffico aereo nello spazio aereo in cui l'aeromobile sta volando. Tale ente, se necessario, può istruire l'aeromobile ad effettuare la comunicazione ad altro ente ATS. Se l'aeromobile non è in grado di effettuare la trasmissione all'ente ATS responsabile per la fornitura dei servizi del traffico aereo nello spazio aereo in cui sta volando, può trasmettere il piano di volo ad un'altra stazione di telecomunicazioni aeronautiche. L'ente ATS che riceve l'AFIL è responsabile del suo indirizzamento con le modalità descritte al para. 1.4

NOTA

The procedure is applicable to flights on routes subject to ATFCM measures, when it is decided during the pre-flight stage to re-route the flight because there could be less delay on an alternative route.

To avoid excessive use of the procedure, the pre flight stage is defined as Estimated Off Block Time (EOBT) minus 4 hours.

When an individual Flight Plan has been filed and, in the pre-flight stage, an alternative routing is selected between the same aerodromes of departure and destination, the operator or pilot shall follow the present procedures ensuring that:

- a) the original PLN is cancelled by submitting a CNL message which shall immediately be transmitted with the priority "DD" to all addresses concerned by the previous PLN; and
- b) the Replacement Flight Plan, transmitted not less than 5 minutes after the CNL message. The Replacement Flight Plan shall contain also the original identification (call-sign) without addition of a suffix "Q" in item 7, the complete new route in item 15 and, as the first element in item 18, the indication "RFP/Qn", whereas:
 - "RFP" signifies "Replacement Flight Plan"
 - "n" corresponds to the sequence number relating to the replacement flight plan for that particular flight.

E.g.:

1st replacement flight plan: "RFP/Q1"
2nd replacement flight plan: "RFP/Q2", etc.

22) Flights that intend to use the Data-Link CPDLC

In order to use CPDLC services, pilots shall file the appropriate fields in the flight plan in accordance with AIP-Italia GEN 3.4

REMARK

A Replacement Flight Plan can be submitted only after an ACK for the CNL message, referred to the previous FPL, has been received

1.4 Filing PLN not subject to IFPS system

- 1) VFR flights and VFR/N flights are not subject to IFPS. VFR flight plans shall be submitted to the relevant ARO, filing the form as appropriate and submitting it in one of the following ways:
 - a) in paper format; or
 - b) by teleprinter via AFS; or
 - c) by fax, making sure the message is received; or
 - d) by phone, on ATS units recorded line only;
 - e) in electronic mode through computer systems, making sure the message is received.

REMARK

In any case of delay due to ATS reasons neither update or new flight plan needs to be submitted

2) Air Filed Flight Plan (AFIL)

For flights departing from aerodromes not served by an ATS unit, should it be not possible to submit the flight plan to the relevant ARO, information about a VFR flight plan may be communicated, as soon as possible after take-off, to the ATS unit responsible for the airspace where the aircraft is flying. The ATS unit, if necessary, may instruct the aircraft to make the transmission to another ATS unit. If the aircraft is unable to make the transmission to the ATS unit responsible for the airspace where the aircraft is flying, it may transmit the flight plan to another aeronautical telecommunication station. The ATS unit receiving the AFIL shall readdress it as prescribed in para. 1.4

REMARK

I piani di volo devono essere trasmessi appena possibile dopo il decollo, e comunque in tempo utile per essere ricevuti dal competente ente ATS con almeno 10 minuti di anticipo sull'orario stimato sul punto previsto di entrata in uno spazio aereo controllato o in un'area a servizio consultivo, oppure sul punto di attraversamento di un'aerovia o di una rotta a servizio consultivo.

3) Messaggio CHG

I seguenti campi del PLN non possono essere modificati in quanto utilizzati nell'associazione dei messaggi:

- a) Identificazione dell'aeromobile
- b) Aeroporto di partenza
- c) Aeroporto di destinazione
- d) EOBD

Per modificare uno di questi campi è necessario cancellare il FPL originario e compilare un nuovo piano di volo contenente i dati corretti.

1.5 Piano di volo abbreviato

1) E' consentita la presentazione di un piano di volo abbreviato per voli VFR o parti di volo VFR effettuati con l'assistenza del controllo del traffico aereo che:

- a) operano all'interno di un CTR o ATZ controllata senza mai uscire dallo spazio aereo controllato;
- b) decollano da un aeroporto ubicato all'interno di un CTR o di una ATZ controllata per uscire dallo spazio aereo controllato;
- c) entrano in un CTR o una ATZ controllata per atterrare in un aeroporto ubicato all'interno di tali spazi aerei;
- d) attraversano una o più porzioni di spazio aereo controllato contigue.
- e) non lasciano le vicinanze di un aeroporto se condotti in VFR notturno.

2) Il piano di volo abbreviato viene presentato:

- a) in radiotelegrafia, con una delle seguenti modalità:
 - all'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati;
 - prima di interessare una TMA/CTA, al FIC competente per lo spazio aereo limitrofo;
 - all'AFIU dell'aeroporto di partenza se situato all'interno di un CTR. Nel caso il servizio AFIS non sia disponibile si applica quanto previsto al primo alinea;
- b) per via telematica quando sono disponibili strumenti e servizi di supporto autorizzati dall'ENAC

3) Nel caso di voli che originano da aeroporti situati all'interno di CTR o ATZ controllate che siano:

- a) privi di servizi di traffico aereo e
- b) al di fuori della copertura radio dell'ente ATC interessato;

procedure specifiche per la presentazione di piani di volo abbreviati sono inserite all'interno delle lettere d'accordo da stipulare tra il gestore dell'aeroporto o la locale AFIU e l'ente ATC interessato.

4) Nel caso il piano di volo interessi più spazi aerei controllati contigui, ciascun ente ATC è responsabile di rilanciare, attraverso azioni di coordinamento, le informazioni all'ente ATC successivo.

5) Il contenuto del piano di volo abbreviato è il seguente:

- a) identificazione dell'aeromobile;
- b) tipo dell'aeromobile;

Flight plans shall be transmitted as soon as possible after take-off, and anyhow at a time which will ensure its receipt by the appropriate ATS unit at least 10 minutes before the aircraft is estimated to reach the intended point of entry into a controlled airspace or advisory area, or the point of crossing an airway or advisory route.

3) CHG message

Following PLN fields cannot be modified by a CHG message as they are used for message association:

- a) Aircraft identification
- b) Aerodrome of Departure
- c) Aerodrome of Destination
- d) EOBD

To change any of the above fields it will be necessary to cancel the original FPL and file a new one containing the corrected data.

1.5 Abbreviated flight plan

1) An abbreviated flight plan may be submitted by VFR flights or portion thereof to be provided with air traffic control service which:

- a) operate within a CTR or a controlled ATZ without leaving controlled airspace;
- b) take-off from an aerodrome within a CTR or a controlled ATZ to leave controlled airspace;
- c) enter a CTR or a controlled ATZ to land at an aerodrome located within those airspaces;
- d) cross one or more contiguous controlled airspaces.
- e) do not leave the vicinity of an airport if conducted in night VFR.

2) An abbreviated flight plan is submitted:

- a) by radiotelephony, using one of the following modalities:
 - to the ATC unit responsible for the first affected airspace;
 - before enter a TMA/CTA, to the FIC responsible for the adjacent airspace;
 - to the AFIU of the departing aerodrome if located within a CTR. When AFIS is not available, first point applies;
- b) by telematic means when available and authorized by ENAC

3) In case of flights originating from aerodromes located within CTR or controlled ATZ which are:

- a) not provided with ATS and
- b) outside radio coverage of the pertinent ATC unit;

specific procedures for the submission of abbreviated Flight Plans shall be included in letters of agreement between the airport operator or local AFIU and the pertinent ATC unit.

4) If the flight plan affects contiguous controlled airspaces, each ATC unit is responsible for relaying the information to the downstream ATC unit by means of coordination.

5) The content of an abbreviated flight plan is as follows:

- a) aircraft identification;
- b) type of aircraft;

- c) punto e livello di entrata (o aeroporto di origine in caso di porzione di volo che comprende il decollo, o area di attività nel caso di operazioni all'interno di un unico CTR o ATZ);
- d) punto e livello di uscita (o aeroporto di destinazione nel caso di porzione di volo che comprende l'atterraggio);
- e) eventuale punto e livello di uscita dallo spazio controllato a valle di quello impegnato (o aeroporto di destinazione nel caso di porzione di volo che comprende l'atterraggio);
- f) numero persone a bordo.
- 6) Per la presentazione del piano di volo abbreviato vale il seguente preavviso:**
- a) almeno 10 minuti prima dell'ingresso in una TMA o CTA;
- b) almeno 10 minuti prima di raggiungere il punto di attraversamento di una aerovia;
- c) con il massimo preavviso possibile, se il piano di volo viene presentato per accedere in un CTR o ATZ controllata.
- 7) Il servizio di allarme viene fornito a partire dal momento in cui l'aeromobile, approssimando lo spazio aereo controllato, stabilisce il primo contatto radio con l'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati, per ottenere l'autorizzazione all'ingresso.**
- 8) Il piano di volo abbreviato è considerato chiuso all'uscita dallo spazio aereo controllato, o dall'ultimo degli spazi aerei controllati contigui interessati. Oltre tale punto non viene più fornito il servizio di allarme. Rimangono impregiudicati gli obblighi di assistenza ai casi per i quali si riceve, in qualunque modo, comunicazione che l'efficienza operativa dell'aeromobile è menomata e che il volo necessita di ricerca e/o soccorso.**
- 9) Per la presentazione e la chiusura del piano di volo abbreviato viene utilizzata la seguente fraseologia:**
- a) "(nominativo ente ATS) (nominativo aeromobile) (posizione) (livello) RICHIEDIAMO APERTURA PIANO DI VOLO ABBREVIATO";
- b) "(nominativo ente ATS) (nominativo aeromobile) (posizione) (livello) CHIUDIAMO PIANO DI VOLO ABBREVIATO".
- c) entry point and level (or departing aerodrome in case of portion of flight that includes take-off or area of activity in case of operations within a single CTR or ATZ)
- d) exit point and level (or destination aerodrome in case of portion of flight that includes landing);
- e) exit point from the next downstream controlled airspace, if any (or destination aerodrome in case of portion of flight that includes landing);
- f) number of persons on board.
- 6) For the submission of an abbreviated flight plan the following notification time is required:**
- a) at least 10 minutes before entering a TMA or CTA;
- b) at least 10 minutes before crossing an airway;
- c) as soon as practicable, if the flight plan is submitted to enter a CTR or a controlled ATZ.
- 7) The alerting service is provided from the time in which the aircraft, approximating a controlled airspace, establishes the initial radio contact with the ATC unit responsible for the first of the affected airspace, to obtain the entry authorization.**
- 8) An abbreviated flight plan is assumed closed when the aircraft leaves the controlled airspace, or the last contiguous controlled airspace affected. Beyond that point, alerting service is no longer provided without prejudice to the obligations to provide assistance to cases for which the notice that the aircraft's operating efficiency is impaired and that the flight needs to search and/or rescue has been received in any way.**
- 9) The following phraseology shall be used to submit and close an abbreviated flight plan:**
- a) "(ATS unit call sign) (aircraft call sign) (position) (level) REQUEST FILE ABBREVIATED FLIGHT PLAN";
- b) "(ATS unit call sign) (aircraft call sign) (position) (level) CLOSING ABBREVIATED FLIGHT PLAN".

1.6 Chiusura del piano di volo

- 1) La chiusura del Piano di Volo deve essere effettuata in accordo a quanto previsto da SERA 4020.
- 2) Quando è noto che sull'aeroporto di arrivo i mezzi di comunicazione non sono idonei per la comunicazione del rapporto di arrivo e che non sono disponibili modalità alternate al suolo, devono essere intraprese le seguenti azioni:
 - a) trasmettere un messaggio equivalente ad un rapporto di arrivo immediatamente prima dell'atterraggio, se praticabile, all'ente ATS responsabile per la fornitura dei Servizi di Traffico Aereo nello spazio aereo in cui ricade l'aeroporto di arrivo; oppure
 - b) in caso di impossibilità a stabilire il contatto radio con l'ente ATS responsabile, il rapporto può essere trasmesso ad un'altra stazione aeronautica di telecomunicazioni per il rilancio all'ente ATS responsabile.
- 3) Il mancato rispetto delle previsioni concernenti l'effettuazione del rapporto di arrivo, nei casi in cui è richiesto, può causare grave turbativa nella fornitura dei Servizi del traffico Aereo e dare luogo a grandi spese per l'indebita attivazione di operazioni di ricerca e soccorso.

1.6 Closing a flight plan

- 1) The flight plan shall be closed in accordance with SERA 4020.
- 2) When communication facilities at the arrival aerodrome are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken:
 - a) immediately prior to landing the aircraft shall, if practicable, transmit to the ATS Unit responsible for the provision of air traffic services within the airspace where the arrival aerodrome is located, a message comparable to an arrival report; or
 - b) If unable, the arrival report shall be transmitted to another aeronautical telecommunication station to be retransmitted to the ATS Unit in charge of the airspace.
- 3) Whenever an arrival report is required, failure to comply with relevant provisions may cause serious disruption in the Air Traffic Services and incur into great expenses to carry out unnecessary search and rescue operations

1.7 Disposizioni ENAC**1) Scali su aeroporti non previsti sul piano di volo**

Tutti i voli, ad esclusione di quelli di linea, in partenza da e diretti ad uno scalo nazionale per i quali è stato presentato un Piano di Volo che preveda come aeroporto alternato uno scalo su territorio estero, sono soggetti alla normativa per i voli diretti all'estero (artt. 800 e 802 C.d.N.) con esclusione dei voli da/per Paesi dell'Unione Europea per i quali è in vigore la regolamentazione specificata al successivo paragrafo 1.8, 2)

In tali casi è fatto obbligo al pilota Comandante di dichiarare, alla competente DA o UOC, prima della partenza, anche l' aeroporto alternato.

Gli aeromobili già in volo, partiti da e diretti ad un aeroporto nazionale, non possono effettuare scalo su un aeroporto situato in territorio estero se non per motivi di dichiarata emergenza (per qualsiasi evento che possa inficiare la sicurezza del volo) e/o avverse condizioni meteo sugli scali previsti sul Piano di Volo. In questi casi è fatto obbligo al Comandante dell'aeromobile di comunicare all'Ente di controllo del traffico aereo, con cui è in contatto, la natura dell'emergenza.

L'Ente di controllo a sua volta informerà, tempestivamente, del dirottamento e dei motivi dello stesso la DA o l'UOC dell'aeroporto previsto di arrivo, nonché le competenti autorità ATS estere dell'aeroporto di nuova destinazione

La DA darà notizia del fatto alle locali autorità di frontiera.

Per i voli pianificati con destinazione estera e dirottati lungo la rotta su di un aeroporto nazionale, l'Ente di controllo del traffico aereo comunicherà alla DA, competente per territorio, l'avvenuta diversione e le motivazioni adottate dal Comandante dell'aeromobile.

La DA a sua volta informerà tempestivamente del fatto le locali autorità di frontiera.

2) Aeroporti nazionali/comunitari

Sugli aeroporti dove non è assicurato un servizio permanente delle autorità di frontiera, per i voli da/per paesi dell'Unione europea il pilota deve notificare alla Direzione Aeroportuale/Ufficio Aeroportuale di ENAC competente con almeno 3 ore di anticipo dell'ETA o dell'EOBT, l'aeroporto di partenza o di arrivo ed il numero di passeggeri.

Se l' aeromobile proviene o è diretto in un paese dell'Unione Europea non aderente all'accordo di Schengen, gli occupanti del volo debbono essere in possesso di un documento valido per l'estero, tale informazione deve essere menzionata nel piano di volo (campo 18: note)

3) Voli con destinazione Baghdad

In conformità a quanto previsto dalle Risoluzioni ONU e dalla regolamentazione comunitaria in materia, possono essere consentiti voli umanitari diretti a Baghdad.

A tale riguardo i voli dovranno essere effettuati esclusivamente dall'aeroporto di ROMA/Ciampino. A tal fine gli operatori aerei interessati dovranno far pervenire specifica richiesta scritta con anticipo di almeno 7 giorni lavorativi, ai seguenti indirizzi:

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

DGMM - SEGRETERIA:
fax +39 06 36914239
tel +39 06 36912206

DGMM - UFFICIO III:
fax +39 06 36917155
tel +39 06 36918990

(I suddetti uffici potranno essere contattati telefonicamente dal lunedì al venerdì dalle ore 0900 alle 1800)

ENAC SERVIZIO CONCESSIONI E AUTORIZZAZIONI:

fax +39 06 44596551/553
tel +39 06 44596550

SITA ROMTTYA - AFTN LIJJYAYX

Le domande dovranno contenere, oltre ai consueti dettagli operativi, le seguenti informazioni: vettore aereo - scopo del volo - natura e specificazione del carico (manifesto di carico dettagliato) - lista dettagliata dei passeggeri - aerovie - eventuali scali intermedi - paesi da sorvolare.

1.7 Provisions of Italian Civil Aviation Authority**1) Diversion on aerodromes not indicated in the flight plan**

All flights, scheduled flights excluded, for which a Flight Plan has been submitted indicating departing from and bound for a domestic aerodrome, with foreign alternate aerodrome, are subject to the rule for flights with an alternate foreign destination (art. 800 and 802 C.d.N) with exclusion of the flights from/to European Union Countries for which the regulation specified in the following paragraph 1.8, 2) is in force.

In such cases the pilot in command of the aircraft must declare the alternate aerodrome before departure, to ENAC, be it either DA or UOC.

Aircraft in flight, departed from and bound to a domestic aerodrome, cannot land on an aerodrome located abroad unless emergency reasons are reported (any event that might endanger flight safety) and/or in case of adverse meteorological conditions at the aerodromes indicated on own Flight Plan. Under such cases it is mandatory for the pilot in command of the aircraft to communicate the nature of the emergency to the ATS unit he is in contact with.

The ATS Unit, without delay, will inform the DA or UOC of the aerodrome of expected landing and the pertinent foreign ATS authorities of the aerodrome of new destination, of the diversion and of the reasons of it.

DA will report such information to the local Frontier authorities.

For the flights, planned for a foreign destination that divert, once in flight towards a domestic aerodrome, the ATS Unit will report to the appropriate DA, territorially responsible, the occurred diversion as well as the reasons reported by the pilot in command of the aircraft. The DA will report such information to the local frontier authorities, without delay

2) National/European Union Country Airports

At aerodromes where a permanent frontier authorities service is not provided, for the flights from and to European Union Countries pilot of aircraft must notify to the relevant ENAC airport Authority at least 3 hours in advance of ETA or EOBT the departing or landing airport and the number of passengers.

If the aircraft comes from or is bound to a country which is not party to the Schengen agreement, occupants of the flight must be in possession of a valid document to travel abroad and that this information has already been notified in the flight plan (item 18: remarks)

3) Flights having destination Baghdad

Flights having destination Baghdad can be allowed according to United Nations Organization resolution and European Community regulation.

To this regard the flights will originate exclusively from ROMA/Ciampino aerodrome. To this end interested air operators will have to submit specific written application at least 7 working days in advance to the following addresses:

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

DGMM - SEGRETERIA:
fax +39 06 36914239
tel +39 06 36912206

DGMM - UFFICIO III:
fax +39 06 36917155
tel +39 06 36918990

(Above mentioned offices can be contacted by telephone from Monday to Friday from 0900 to 1800)

ENAC SERVIZIO CONCESSIONI E AUTORIZZAZIONI:

fax +39 06 44596551/553
tel +39 06 44596550

SITA ROMTTYA - AFTN LIJJYAYX

Applications will have to contain in addition to usual operational details, following information: air carrier - flight purposes - nature and load specification (detailed cargo manifest) - detailed passengers list - airways - possible intermediate landings - overflown countries.

1.8 LIST OF FIRs COMPRISING THE IFP ZONE OR FPM (FLIGHT PLAN MESSAGE) DISTRIBUTION AREA

Country	FIR/UIR	ICAO	Country Code
ALBANIA	TIRANA	LAAA	LA
ARMENIA	YEREVAN	UDDD	UD
AUSTRIA	VIENNA	LOVV	LO
AZERBAIJAN	BAKU	UBBA	UB
BELGIUM	BRUSSELS	EBBU / EBUR	EB
BOSNIA and HERZEGOVINA	SARAJEVO	LQSB	LQ
BULGARIA	SOFIA	LBSR	LB
CROATIA	ZAGREB	LDZO	LD
CYPRUS	NICOSIA	LCCC	LC
CZECH REPUBLIC	PRAGUE	LKAA	LK
DENMARK	COPENHAGEN	EKDK	EK
ESTONIA	TALLINN	EETT	EE
FINLAND	FINLAND	EFIN	EF
FRANCE	PARIS REIMS BREST BORDEAUX MARSEILLE	LFFF LFEE LFRR LFBB LFMM	LF LF LF LF LF
GERMANY	BREMEN LANGEN MUNICH RHEIN HANNOVER	EDWW EDGG EDMM EDUU EDVV	ED ED ED ED ED
GREECE	ATHENS	LGGG	LG
HUNGARY	BUDAPEST	LHCC	LH
IRELAND	SHANNON	EISN	EI
ITALY	ROME BRINDISI MILAN	LIRR LIBB LIMM	LI LI LI
LITHUANIA	VILNIUS	EYVL	EY
LUXEMBOURG	BRUSSELS	EBBU / EBUR	EL
The former YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA	SKOPJE	LWSS	LW
MALTA	MALTA	LMMM	LM
REPUBLIC OF MOLDOVA	CHISINAU	LUUU	LU
MONACO (MARSEILLE)	MARSEILLE	LFMM	LN
MOROCCO	CASABLANCA	GMMM	GM
The NETHERLANDS	AMSTERDAM	EHAA	EH
NORWAY	NORWAY BODO OCEANIC	ENOR ENOB	EN EN EN
POLAND	WARSAW	EPWW	EP
PORTUGAL	LISBON SANTA MARIA	LPPC LPPO	LP LP
ROMANIA	BUCHAREST	LRBB	LR
ROSTOV FIR (RUSSIAN FEDERATION)			URR
KALININGRAD FIR (RUSSIAN FEDERATION)			UMK
SLOVAK REPUBLIC	BRATISLAVA	LZBB	LZ
SLOVENIA	LJUBLJANA	LJLA	LJ
SPAIN	BARCELONA MADRID CANARIES	LECB LECM GCCC	LE LE GC

Country	FIR/UIR	ICAO	Country Code
SWEDEN	SWEDEN	ESAA	ES
SWITZERLAND	SWITZERLAND	LSAS	LS
TURKEY	ANKARA ISTANBUL	LTAA LTBB	LT LT
UKRAINE	L'VIV KYIV KHAZKIV ODESSA SIMFEROPOL	UKLV UKBV UKHV UKOV UKFV	UK UK UK UK UK
UNITED KINGDOM	LONDON SCOTTISH	EGTT EGPX	EG EG
SERBIA and MONTENEGRO	BELGRADE	LYBA	LY

Intenzionalmente bianca

Intentionally left blank