

NOTA INFORMATIVA



Regole dell'Aria. SERA Parte C

Entrata in vigore del regolamento di esecuzione della Commissione (EU) 2016-1185 del 20 luglio 2016

Le note informative contengono informazioni attinenti le aree della Sicurezza del Volo (Safety), della Security e del Trasporto Aereo e sono destinate ai soggetti operanti nei settori APT (Aeroporti), ATM (Spazio Aereo), EAL (Economico, Amministrativo Legale), LIC (Personale di Volo), MED (Medicina Aeronautica), NAV (Navigabilità Iniziale e Continua), OPV (Operazioni di Volo), SEC (Security), **al fine di fornire orientamenti, raccomandazioni o chiarimenti riguardo a specifici argomenti o scenari regolamentari.** I destinatari sono invitati ad assicurare che la presente informativa sia portata a conoscenza di tutto il personale interessato.

Applicabilità	Destinatari
APT	<i>Operatori Aeroportuali in generale</i>
ATM	<i>Imprese e personale</i>
EAL	<i>Non interessato</i>
LIC	<i>Equipaggi di volo</i>
MED	<i>Non interessato</i>
NAV	<i>Non interessato</i>
OPV	<i>Imprese e Personale</i>
SEC	<i>Parzialmente Interessato (intercettazioni in volo)</i>

1. INTRODUZIONE

- 1.1. Il 24 febbraio 2016 il Comitato Cielo Unico previsto dal regolamento del parlamento e del Consiglio n. 549/2004 ha dato parere positivo alla proposta di regolamento di esecuzione della Commissione *che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 923/2012 in relazione all'aggiornamento e al completamento delle regole dell'aria comuni e delle disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea (SERA Parte C) e che abroga il regolamento (CE) n. 730/2006.*
- 1.2. I requisiti contenuti nella proposta entrano in vigore con due date di scadenza: la prima, molto ravvicinata, il 18 agosto 2016, la seconda piu' rilassata, il 12 ottobre 2017.
- 1.3. A causa delle difficoltà di tradurre i requisiti nelle varie lingue nazionali, il regolamento relativo, numero 2016-1185, è stato pubblicato solo il 20 luglio 2016, a meno di un mese dall'entrata in vigore del primo blocco di requisiti.

2. SCOPO

- 2.1. Lo scopo della presente nota informativa è di portare il prima possibile a conoscenza di questo primo blocco di requisiti i relativi destinatari, in quanto il ritardo nella pubblicazione del regolamento della Commissione non ha permesso l'uso dei canali normali previsti dalla vigente regolamentazione aeronautica.

3. DIFFERENZE INTRODOTTE A PARTIRE DAL 18 AGOSTO

- 3.1. Nella tabella di cui al punto 8 sono elencate tutte le differenze introdotte dal regolamento 2016/1185 nel regolamento 923/2012 (SERA) che entrano in vigore a partire dal 18 agosto 2016.
- 3.2. L'esame di tali differenze, che è condensato nelle brevi note dell'ultima colonna, indica come questo primo blocco di requisiti si limiti a rilassare alcuni dei requisiti già presenti nel regolamento 923/2012, aumentando la flessibilità operativa, e a correggere una serie di errori tipografici o imperfezioni riscontrati nel regolamento base.
- 3.3. SERA Parte C sarà seguito a breve dalla pubblicazione, da parte di EASA, dei relativi mezzi accettabili di soddisfacimento dei requisiti e materiale di guida.
- 3.4. L'illustrazione delle principali è riportata nel successivo capitolo 4

4. DESCRIZIONE DELLE MODIFICHE SIGNIFICATIVE

- 4.1. L'applicabilità formale dell'intero regolamento SERA viene estesa anche ai gestori aeroportuali. Il regolamento non contiene alcun requisito diretto specificatamente agli operatori aeroportuali, ma regola alcune attività che si svolgono sugli aeroporti (per esempio i segnali del quadrato aeroportuale, la circolazione di aeromobili e veicoli anche sull'area di movimento) sotto la responsabilità dei gestori aeroportuali.
- 4.2. L'articolo 4 del regolamento, deroghe per operazioni speciali, diviene il principale strumento di flessibilità in mano all'autorità competente, che può applicare le deroghe di propria iniziativa a specifici settori e non è più vincolata alle domande dei singoli operatori. Come conseguenza di questo rafforzamento varie misure di flessibilità attualmente inserite nei requisiti sono state eliminate in quanto già coperte dalle misure contenute nell'articolo 4.
- 4.3. Il nuovo SERA.5010 recupera la possibilità di ottenere un'autorizzazione in VFR Speciale per attraversare un CTR sulla base della visibilità in volo rilevata dal pilota. In caso di operazioni nell'ATZ (atterraggio, decollo o transito) continua a valere la visibilità rilevata dai servizi meteorologici, quando presenti.
- 4.4. Di grande importanza è un primo collegamento tra regolamenti operativi e regole dell'aria, che per gli operatori elicotteristici consente di considerare valide le minime operative concesse sulla base di Approvazioni Specifiche nell'ambito del regolamento 965/2012 (Parte SPA).
- 4.5. La nuova versione del regolamento SERA ingloba tutti i requisiti presenti nel precedente regolamento 730/2006, comprese le limitazioni al VFR al di sopra di FL195. Da qui la necessità di aggiustare il requisito SERA.6001 introducendo l'obbligatorietà della classificazione "C" per tutto lo spazio aereo al di sopra di FL195.
- 4.6. La nuova versione del Regolamento SERA contiene le disposizioni operative sull'impiego dell'ACAS già in parte contenute nel regolamento 1332/2011 e nel regolamento ENAC Impianto di Prevenzione delle Collisioni in Volo ACAS II, edizione 4 del 3 ottobre 2011. Per quanto riguarda lo spazio aereo nazionale nulla cambia.

5. MODIFICA DELLA NORMATIVA NAZIONALE E AIP ITALIA

- 5.1. Il breve preavviso non ha consentito di completare la procedura di pubblicazione dell'edizione 3 del regolamento RAIT, destinata a supportare questo primo blocco di requisiti.
- 5.2. Come già detto nell'introduzione, visti i tempi di pubblicazione del regolamento non è possibile modificare l'AIP Italia per tenere conto delle modifiche introdotte dal regolamento, per cui fa fede la presente nota informativa.
- 5.3. AIP Italia sarà modificata non appena tecnicamente possibile.

6. ERRORI DI TRADUZIONE IDENTIFICATI

- 6.1. E' stato identificato un primo errore di traduzione che riguarda l'Appendice 1 punto 3.2.4.1, dove le croci per indicare un'area di manovra non idonea al movimento degli aeromobili devono essere di colore bianco sulle piste di decollo o atterraggio e giallo sulle vie di rullaggio e non viceversa.
- 6.2. ENAC provvederà ad emettere un apposito avviso a questo proposito.

7. DOMANDE

Domande sull'argomento della presente nota informativa potranno essere inviate all'indirizzo e-mail: regolazione.spazioaereo@enac.gov.it

8. VALIDITÀ

Questa Nota Informativa rimane in vigore fino alla pubblicazione dell'edizione 3 del regolamento ENAC *Regole dell'Aria Italia (RAIT)*

Firmato
Il Direttore Regolazione Aeroporti e Spazio Aereo

Ing. Sebastiano Veccia

documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.

ALLEGATO 1 - TABELLE DELLE DIFFERENZE

	SERA Attuale	SERA dopo Parte C	Note
Articolo 1	<p>3. Il presente regolamento si applica anche alle autorità competenti degli Stati membri, ai fornitori di servizi di navigazione aerea e al personale di terra pertinente impegnato in operazioni degli aeromobili.</p>	<p>L'articolo 1 è così modificato:</p> <p>a) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:</p> <p>3. Il presente regolamento si applica anche alle autorità competenti degli Stati membri, ai fornitori di servizi di navigazione aerea, ai gestori aeroportuali e al personale di terra impegnato in operazioni degli aeromobili.";</p> <p>b) è aggiunto il seguente paragrafo 4:</p> <p>"4. Il presente regolamento non si applica agli aeromodelli e agli aeroplani giocattolo. Tuttavia gli Stati membri provvedono affinché siano istituite norme nazionali per garantire che gli aeromodelli e gli aeroplani giocattolo siano utilizzati in modo tale da ridurre al minimo i rischi per la sicurezza dell'aviazione civile, le persone, gli oggetti e gli altri aeromobili."</p>	<p><i>L'applicabilità del regolamento SERA viene formalmente estesa agli operatori aeroportuali, laddove nella precedente edizione del regolamento alcuni requisiti si applicavano ad attività proprie del gestore aeroportuale</i></p> <p><i>I requisiti per gli aeromodelli sono contenuti nel Regolamento ENAC Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto.</i></p>
2.38	<p>38) «aeroporto alternato», un aeroporto verso il quale un aeromobile deve/può procedere quando diventa impossibile o sconsigliabile proseguire il volo verso od atterrare sull'aeroporto di atterraggio previsto. Gli aeroporti alternati si distinguono in:</p>	<p>"38. "aeroporto alternato", un aeroporto verso il quale un aeromobile può procedere quando diventa impossibile o sconsigliabile proseguire il volo verso o atterrare nell'aeroporto di atterraggio previsto, che dispone dei servizi e delle infrastrutture necessari, che può soddisfare i requisiti di prestazione dell'aeromobile e che è operativo all'orario previsto di utilizzo. Gli aeroporti alternati si distinguono in:</p> <p>a) "alternato al decollo", un aeroporto</p>	<p><i>Viene eliminata la definizione di aeroporto alternato in rotta ETOPS in accordo a quanto stabilito dall'ICAO</i></p>



	<p>a) «alternato al decollo», un aeroporto alternato nel quale un aeromobile può atterrare se ciò dovesse rendersi necessario subito dopo il decollo e non è possibile usare l'aeroporto di partenza;</p> <p>b) «alternato in rotta», un aeroporto sul quale un aeromobile possa essere in grado di atterrare dopo aver incontrato condizioni anormali o di emergenza in rotta;</p> <p>c) «alternato in rotta ETOPS», un idoneo e appropriato aeroporto alternato sul quale un aeromobile possa essere in grado di atterrare dopo lo spegnimento di un motore o dopo aver incontrato condizioni anormali o di emergenza in rotta durante un volo ETOPS;</p> <p>d) «alternato alla destinazione», aeroporto alternato verso il quale un aeromobile deve/può procedere se diventa impossibile o sconsigliabile atterrare sull'aeroporto di atterraggio previsto;</p>	<p>alternato nel quale un aeromobile può atterrare se ciò dovesse rendersi necessario subito dopo il decollo e non fosse possibile usare l'aeroporto di partenza;</p> <p>b) "alternato in rotta", un aeroporto alternato nel quale un aeromobile può atterrare dopo aver incontrato condizioni anormali o di emergenza in rotta;</p> <p>c) "alternato alla destinazione", un aeroporto alternato verso il quale un aeromobile può procedere se diventa impossibile o sconsigliabile atterrare nell'aeroporto di atterraggio previsto;"</p>	
2.89 bis	Nil	<p>"89bis. "operazione di avvicinamento strumentale", l'avvicinamento e l'atterraggio usando gli strumenti per la guida della navigazione in base alla procedura di avvicinamento strumentale. Vi sono due metodi per eseguire le operazioni di avvicinamento strumentale:</p> <p>a) l'operazione di avvicinamento strumentale bidimensionale (2D), usando solo la guida di navigazione laterale; e</p> <p>b) l'operazione di avvicinamento</p>	<p><i>Nuova classificazione delle operazioni di avvicinamento strumentale. Questa classificazione consente di accomodare i vari tipi di operazioni PBN</i></p>



		strumentale tridimensionale (3D), usando la guida di navigazione laterale e verticale.";	
2.90	<p>a) <i>procedura di avvicinamento non di precisione (NPA)</i>, ossia una procedura di avvicinamento strumentale che utilizza la guida laterale ma non quella verticale;</p> <p>b) <i>procedura di avvicinamento con guida verticale (APV)</i>, ossia una procedura di avvicinamento strumentale che utilizzi la guida laterale e verticale ma che non rispetti i requisiti stabiliti per le operazioni di avvicinamento e atterraggio di precisione;</p> <p>c) <i>procedura di avvicinamento di precisione (PA)</i>, ossia una procedura di avvicinamento strumentale che utilizzi la guida di precisione laterale e verticale con le minime determinate dalla categoria di operazioni;</p>	<p>le lettere a), b) e c) del punto 90 sono sostituite dalle seguenti:</p> <p>"a) <i>procedura di avvicinamento non di precisione (NPA)</i>. Una procedura di avvicinamento strumentale progettata per le operazioni di avvicinamento strumentale 2D di tipo A.</p> <p>b) <i>procedura di avvicinamento con guida verticale (APV)</i>. Una procedura di avvicinamento strumentale che utilizza la navigazione basata su requisiti di prestazione (PBN), progettata per le operazioni di avvicinamento strumentale 3D di tipo A.</p> <p>c) <i>procedura di avvicinamento di precisione (PA)</i>. una procedura di avvicinamento strumentale che utilizza i sistemi di navigazione (ILS, MLS, GLS e SBAS Cat I) progettati per le operazioni di avvicinamento strumentale 3D di tipo A o B;"</p>	<i>Riscrittura delle definizioni di procedura di avvicinamento in modo armonizzato alla nuova definizione di operazione di avvicinamento strumentale</i>
95 bis		" <i>aeromodello</i> " un velivolo senza pilota, diverso dagli aeroplani giocattolo con una massa operativa non superiore ai limiti prescritti dall'autorità competente che è in grado di effettuare un volo prolungato nell'atmosfera e che è utilizzato esclusivamente a fini di esposizione o di attività ricreative	<i>Nuova definizione</i>
95 ter		" <i>zona montuosa</i> " area con un profilo del terreno variabile in cui le variazioni dell'elevazione del terreno superano 900 m (3000 ft) entro una distanza di 18,5 km (10,0 NM)	<i>Definizione già in uso nelle Regole dell'Aria Italia</i>
129 bis		"aeroplano giocattolo", un velivolo senza	<i>Nuova definizione</i>

		pilota, progettato o destinato, in modo esclusivo o meno, ad essere usato a fini di gioco da parte di bambini di età inferiore a 14 anni;".	
Articolo 4	<p>Deroghe per operazioni speciali</p> <p>1. Su richiesta dei soggetti che svolgono le seguenti attività, le autorità competenti possono concedere deroghe ai requisiti specifici previsti dal presente regolamento a tali soggetti in relazione alle seguenti attività di interesse pubblico e all'addestramento necessario per svolgere tali attività in sicurezza;</p>	<p>al paragrafo 1, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:</p> <p>Deroghe per operazioni speciali</p> <p>«1.Le autorità competenti possono, di propria iniziativa o in base alle domande presentate dai soggetti interessati, concedere a soggetti individuali o a categorie di soggetti deroghe ai requisiti previsti dal presente regolamento in relazione alle seguenti attività di interesse pubblico e alla formazione necessaria per svolgere tali attività in sicurezza.»;</p>	<p><i>La nuova formulazione permette all'autorità competente di estendere le deroghe per operazioni speciali ad intere categorie di utenti.</i></p>
		<p>al paragrafo 3, il seguente comma è inserito alla fine di tale paragrafo:</p> <p>«Il presente articolo fa salvi i minimi operativi degli elicotteri di cui alle approvazioni specifiche rilasciate dalle autorità competenti a norma dell'allegato V del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione (*).</p>	<p><i>E' istituito un collegamento tra i due regolamenti 965/2012 e 923/2012 in modo che i minimi operativi riconosciuti dal regolamento 965/2012 sono considerati validi anche ai fini delle regole dell'aria.</i></p>
		Il regolamento (CE) n. 730/2006 è abrogato.	<p><i>I requisiti del regolamento 730/2006, relativo alla classificazione dello spazio al di sopra di FL 195 sono stati inglobati nel regolamento SERA e quindi il regolamento 730/2006 puo' essere abrogato</i></p>
Annesso	Allegato		
SERA.2001	<p>SERA.2001 Applicabilità</p> <p>Fatto salvo il punto SERA.1001 supra, il presente regolamento si applica in conformità all'articolo 1 in particolare agli aeromobili ed agli utenti dello</p>	<p>il punto SERA.2001 è sostituito dal seguente:</p> <p>"SERA.2001 Oggetto</p> <p>Fatto salvo il precedente SERA.1001, conformemente all'articolo 1 il presente allegato si applica in particolare agli utenti</p>	<p><i>Come nell'articolo 1 L'applicabilità del regolamento SERA viene formalmente estesa agli operatori aeroportuali, laddove nella precedente edizione del regolamento alcuni requisiti si applicavano ad attività proprie del gestore aeroportuale.</i></p>

	<p>spazio aereo:</p> <p>a) che operano in entrata, all'interno o in uscita dall'Unione;</p> <p>b) che recano le marche di nazionalità ed immatricolazione di uno Stato membro dell'Unione e che operano in un qualsiasi spazio aereo nella misura in cui non entrino in contrasto con le regole pubblicate dallo Stato avente giurisdizione sul territorio che viene sorvolato.</p> <p>Il presente regolamento si applica anche alle autorità competenti degli Stati membri, ai fornitori di servizi di navigazione aerea e al personale di terra pertinente impegnato in operazioni degli aeromobili.</p>	<p>dello spazio aereo e agli aeromobili:</p> <p>a) che operano in entrata, all'interno o in uscita dall'Unione;</p> <p>b) che recano le marche di nazionalità ed immatricolazione di uno Stato membro dell'Unione e che operano in un qualsiasi spazio aereo nella misura in cui non entrino in contrasto con le regole pubblicate dallo Stato avente giurisdizione sul territorio che viene sorvolato.</p> <p>Il presente allegato si applica anche alle autorità competenti degli Stati Membri, ai fornitori di servizi di navigazione aerea (ANSP), agli operatori aeroportuali e al personale di terra impegnato nelle operazioni degli aeromobili.";</p>	
SERA.3215a)	<p>2) le luci di navigazione per indicare il percorso dell'aeromobile ad un osservatore mentre non devono essere accese altre luci se queste possono essere confuse con le luci di navigazione; oppure</p> <p>3) nel caso di palloni, le luci di posizione.</p>	<p>a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:</p> <p>"2) tranne per gli aerostati, le luci di navigazione destinate all'indicazione del percorso relativo di un aeromobile rispetto ad un osservatore. Non devono essere accese altre luci se queste possono essere confuse con le luci di navigazione.";</p> <p>b) il paragrafo 3 è soppresso;</p>	<i>Luci degli aerostati in conformità con gli standard internazionali</i>
SERA.4001d)	<p>d) Un piano di volo per qualsiasi volo programmato per essere operato attraverso frontiere internazionali o che prevede l'assistenza del servizio di</p>	<p>al punto SERA.4001d), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:</p> <p>"A meno che non sia stato prescritto un periodo di tempo inferiore da parte dell'autorità competente per i voli VFR nazionali, per qualsiasi volo pianificato per</p>	<i>Viene portata a livello regolamentare la possibilità di ridurre il preavviso nella presentazione del piano di volo a fronte di un accordo con il fornitore di servizi (possibilità già adottata per il VFRN in Italia)</i>



	controllo del traffico aereo o del servizio consultivo del traffico aereo, viene presentato almeno sessanta minuti prima della partenza o, se presentato durante il volo, in un orario che ne garantisca la ricezione da parte dell'ente dei servizi di traffico aereo competente almeno dieci minuti prima che dell'arrivo stimato dell'aereo:	operare attraverso i confini internazionali o che preveda l'assistenza del servizio di controllo del traffico aereo o del servizio consultivo, deve essere presentato un piano di volo almeno sessanta minuti prima della partenza oppure, se presentato durante il volo, ad un orario che possa garantire la sua ricezione da parte dell'appropriato ente ATS almeno dieci minuti prima dell'arrivo stimato dell'aeromobile:"	
SERA.5001, tabella S5-1	b) Gli ELICOTTERI possono operare con visibilità inferiore a 1 500 m ma non inferiore a 800 m purché manovrati ad una velocità che, tenuto conto della visibilità, consenta di osservare altro traffico o eventuali ostacoli in tempo utile per evitare collisioni. Visibilità di volo inferiori a 800 m possono essere consentite in casi speciali, come voli del servizio medico, operazioni di ricerca e salvataggio e operazioni anti incendio.	al punto SERA.5001, tabella S5-1, nota a piè di pagina (***) , la lettera b) è sostituita dalla seguente: "b) gli elicotteri possono operare con una visibilità in volo inferiore a 1 500 m ma non inferiore a 800 m, purché manovrati ad una velocità che consenta loro di osservare altro traffico o qualsiasi ostacolo in tempo utile per evitare collisioni.";	<i>Nessuna variazione operativa. Il volo con visibilità inferiori agli 800 m è ricondotto al caso piu' generale delle deroghe per operazioni speciali di cui all'art. 4 del regolamento.</i>
SERA.5005	ii) tranne quanto specificato al punto c) 4), non si applicano le disposizioni sulla visibilità in volo ridotta di cui alla tabella S5-1 a) e b); iii) nelle classi di spazio aereo B, C, D,	a) la lettera c) è così modificata: i) al paragrafo 3, i punti ii) e iii) sono sostituiti dai seguenti: "ii) non si applicano le disposizioni sulla visibilità in volo ridotta specificate nella tabella S5-1, lettere a) e b); iii) negli spazi aerei di classe B, C, D, E, F e G e al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL dal suolo, a seconda	<i>Nessuna variazione operativa. Il requisito è stato razionalizzato eliminando l'incoerenza di cui al para 3 punto iv)</i>



	<p>E, F e G, a e sotto 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due è più alta, il pilota deve mantenere il contatto visivo continuo con il suolo o con l'acqua;</p> <p>iv) per gli elicotteri nelle classi di spazio aereo F e G a e sotto 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due è più alta, la visibilità di volo non deve essere inferiore a 3 km, a condizione che il pilota mantenga il contatto visivo continuo del suolo o dell'acqua e purché manovrati ad una velocità che, tenuto conto della visibilità, consenta di osservare altro traffico o eventuali ostacoli in tempo utile per evitare collisioni; nonché</p> <p>v) nel caso di zone montagnose, l'autorità competente può prescrivere minimi più severi di visibilità VMC e distanza dalle nubi;</p> <p>4) per gli elicotteri possono essere consentiti minimi di ceiling, visibilità e distanza dalle nubi inferiori a quelli previsti al punto 3), in casi speciali, come voli del servizio medico, operazioni di ricerca e salvataggio e operazioni anti incendio;</p>	<p>di quale delle due sia più alta, il pilota deve mantenere il continuo contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua; e";</p> <p>ii) al paragrafo 3, il punto iv) è soppresso;</p> <p>iii) al paragrafo 3, il punto v) è sostituito dal seguente:</p> <p>"iv) nel caso di zone montuose, l'autorità competente può prescrivere minimi superiori di visibilità VMC e distanza dalle nubi;"</p> <p>iv) il paragrafo 4 è soppresso;</p> <p>la lettera d) è sostituita dalla seguente:</p> <p>"d) i voli VFR non vengono effettuati:</p>	<p><i>Eliminato per coerenza normativa dell'impianto</i></p> <p><i>Coerenza della traduzione italiana</i></p> <p><i>Nessuna variazione operativa. E' ricondotto al caso piu' generale delle deroghe per operazioni speciali di cui all'art. 4 del regolamento.</i></p>
--	---	---	--



	<p>d) A meno che siano autorizzati dall'autorità competente in conformità al regolamento (CE) n. 730/2006, i voli VFR non vengono effettuati:</p> <p>1) sopra FL 195;</p> <p>2) a velocità transonica e supersonica.</p>	<p>1) a velocità transonica e supersonica, a meno che autorizzati dall'autorità competente;</p> <p>2) al di sopra di FL 195. Si applicano le seguenti eccezioni a tale requisito:</p> <p>i) una riserva di spazio aereo nella quale sono permessi i voli VFR, istituita, ove praticabile, dallo Stato membro; o</p> <p>ii) uno spazio aereo fino a FL 285 incluso, quando il traffico VFR in tale spazio aereo è stato autorizzato dall'ente ATS responsabile conformemente alle procedure di autorizzazione stabilite dagli Stati Membri e pubblicate sulle pertinenti pubblicazioni di informazione aeronautica.";</p>	<p><i>Trasposizione dei requisiti di cui al regolamento 730/2006</i></p>
<p>SERA.5010</p>	<p>I voli in VFR speciale possono essere autorizzati ad operare all'interno di una zona di controllo, purché abbiano un'autorizzazione ATC. Tranne quando è permesso dall'autorità competente per gli elicotteri in casi speciali quali i voli ospedale, operazioni di ricerca e salvataggio e antincendio, vengono applicate le seguenti condizioni aggiuntive:</p> <p>a) da parte del pilota:</p> <p>1) libero dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo o con l'acqua;</p> <p>2) la visibilità in volo non deve essere inferiore a 1 500 m o, per gli elicotteri, non inferiore a 800 m;</p>	<p>il punto SERA.5010 è sostituito dal seguente:</p> <p>"I voli in VFR speciale possono essere autorizzati ad operare all'interno di una zona di controllo, purché abbiano un'autorizzazione ATC. Ad eccezione dei casi speciali permessi dall'autorità competente per gli elicotteri quali, ma non solo, voli di polizia, del servizio medico, di operazioni di ricerca e soccorso e antincendio, si applicano le seguenti condizioni aggiuntive:</p> <p>a) tali voli in VFR speciale possono essere condotti soltanto di giorno, salvo quanto altrimenti consentito dall'autorità competente;</p> <p>b) da parte del pilota:</p> <p>1) fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo o con l'acqua;</p>	<p><i>Il nuovo SERA.5010 recupera la possibilità di ottenere un'autorizzazione in VFR Speciale per attraversare un CTR sulla base della visibilità in volo rilevata dal pilota. In caso di operazioni nell'ATZ (atterraggio, decollo o transito) continua a valere la visibilità rilevata dai servizi meteorologici, quando presenti.</i></p>



	<p>3) alla velocità di 140 nodi IAS o inferiore per dare adeguata opportunità di osservare altro traffico e tutti gli ostacoli in tempo per evitare una collisione; nonché</p> <p>b) da parte dell'ATC:</p> <p>1) soltanto di giorno, a meno che non sia diversamente permesso dall'autorità competente;</p> <p>2) la visibilità al suolo non deve essere inferiore a 1 500 m o, per gli elicotteri, non inferiore a 800 m;</p> <p>3) la base delle nubi (ceiling) non deve essere inferiore a 180 m (600 ft).</p>	<p>2) la visibilità in volo non deve essere inferiore a 1 500 m o, per gli elicotteri, non inferiore a 800 m;</p> <p>3) alla velocità di 140 nodi IAS o inferiore, per dare adeguata opportunità di osservare altro traffico e tutti gli ostacoli in tempo utile per evitare una collisione; e</p> <p>c) un ente di controllo del traffico aereo non deve rilasciare un'autorizzazione di VFR speciale agli aeromobili per decollare o atterrare su un aeroporto posto all'interno di una zona di controllo o per entrare nella zona di traffico aeroportuale o nel circuito di traffico di aeroporto, quando le condizioni meteorologiche riportate su tale aeroporto sono al di sotto delle seguenti minime:</p> <p>1) la visibilità al suolo è inferiore a 1 500 m o, per gli elicotteri, inferiore a 800 m;</p> <p>2) il ceiling è inferiore a 180 m (600 ft).";</p>	
<p>SERA.6001</p>	<p>Gli Stati membri devono, in funzione delle loro necessità, designare lo spazio aereo conformemente alla seguente classificazione dello spazio aereo e all'Appendice 4:</p> <p>a) <i>Classe A.</i> Sono consentiti soltanto i voli IFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito a tutti i voli. Tutti i voli sono separati gli uni dagli altri. Il continuo contatto radio bilaterale è obbligatorio per tutti i voli. Tutti i voli</p>	<p>il punto SERA.6001 è sostituito dal seguente:</p> <p>"SERA.6001 Classificazione degli spazi aerei</p> <p>a) Gli Stati Membri devono designare lo spazio aereo conformemente alla seguente classificazione dello spazio aereo e all'appendice 4:</p> <p>1) Classe A. Sono consentiti soltanto i voli IFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito a tutti i voli. Tutti i voli sono separati gli uni dagli altri. Il continuo contatto radio bordo-terra è obbligatorio per tutti i voli. Tutti i voli sono soggetti ad</p>	<p><i>La nuova versione del regolamento SERA ingloba tutti i requisiti presenti nel precedente regolamento 730/2006, comprese le limitazioni al VFR al di sopra di FL195. Da qui la necessità di aggiustare il requisito SERA.6001 introducendo l'obbligatorietà della classificazione "C" per tutto lo spazio aereo al di sopra di FL195.</i></p>



	<p>sono soggetti ad autorizzazione ATC.</p> <p>b) <i>Classe B.</i> Sono consentiti voli IFR e VFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito a tutti i voli. Tutti i voli sono separati gli uni dagli altri. Il continuo contatto radio bilaterale è obbligatorio per tutti i voli. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.</p> <p>c) <i>Classe C.</i> Sono consentiti voli IFR e VFR; il servizio di controllo di traffico aereo viene fornito a tutti i voli; i voli IFR sono separati da altri voli IFR e dai voli VFR. I voli VFR sono separati dai voli IFR e ricevono informazioni sul traffico concernenti altri voli VFR e, a richiesta, avvisi per evitare traffico. Il continuo contatto radio bilaterale è obbligatorio per tutti i voli. Per i voli VFR si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL, tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza, non possono mantenere tale velocità. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.</p> <p>d) <i>Classe D.</i> Sono consentiti voli IFR e VFR; il servizio di controllo di traffico aereo viene fornito a tutti i voli. I voli IFR sono separati da altri voli IFR e ricevono informazioni sul traffico concernenti i voli VFR e, a richiesta, avvisi per evitare traffico. I voli VFR ricevono informazioni sul traffico</p>	<p>autorizzazione ATC.</p> <p>2) <i>Classe B.</i> Sono consentiti i voli IFR e VFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito a tutti i voli. Tutti i voli sono separati gli uni dagli altri. Il continuo contatto radio bordo-terra è obbligatorio per tutti i voli. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.</p> <p>3) <i>Classe C.</i> Sono consentiti i voli IFR e VFR. Il servizio di controllo di traffico aereo viene fornito a tutti i voli; i voli IFR sono separati da altri voli IFR e dai voli VFR. I voli VFR sono separati dai voli IFR e ricevono informazioni sul traffico concernenti altri voli VFR e, su richiesta, avvisi per evitare traffico. Il continuo contatto radio bordo-terra è obbligatorio per tutti i voli. Per i voli VFR si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza non possono mantenere tale velocità. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.</p> <p>4) <i>Classe D.</i> Sono consentiti i voli IFR e VFR. Il servizio di controllo di traffico aereo viene fornito a tutti i voli. I voli IFR sono separati da altri voli IFR e ricevono informazioni sul traffico concernenti i voli VFR e, su richiesta, avvisi per evitare il traffico. I voli VFR ricevono informazioni sul traffico concernenti tutti gli altri voli e, su richiesta, avvisi per evitare il traffico. Il continuo contatto radio bordo-terra è obbligatorio per tutti i voli. Inoltre a tutti i voli si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m</p>	
--	--	---	--



	<p>concernenti tutti gli altri voli e, a richiesta, avvisi per evitare traffico. Il continuo contatto radio bilaterale è obbligatorio per tutti i voli. Per tutti voli si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL, tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza, non possono mantenere tale velocità. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.</p> <p>e) <i>Classe E.</i> Sono consentiti voli IFR e VFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito ai voli IFR; i voli IFR sono separati da altri voli IFR. Tutti i voli, per quanto possibile, ricevono informazioni di traffico. Il continuo contatto radio bilaterale è obbligatorio per i voli IFR. Per tutti i voli si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL, tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza, non possono mantenere tale velocità. Tutti i voli IFR sono soggetti ad autorizzazione ATC. La classe E non deve essere utilizzata per le zone di controllo.</p> <p>f) <i>Classe F.</i> Sono consentiti voli IFR e VFR. Tutti i voli IFR coinvolti ricevono un servizio consultivo di traffico aereo e tutti i voli ricevono, su richiesta, il servizio informazioni di volo. Il continuo contatto radio bilaterale è obbligatorio per tutti i voli IFR che</p>	<p>(10 000 ft) AMSL tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza non possono mantenere tale velocità. Tutti i voli sono soggetti ad autorizzazione ATC.</p> <p>5) <i>Classe E.</i> Sono consentiti i voli IFR e VFR. Il servizio di controllo del traffico aereo viene fornito ai voli IFR; i voli IFR sono separati da altri voli IFR. Tutti i voli, per quanto possibile, ricevono informazioni sul traffico. Il continuo contatto radio bordo-terra è obbligatorio per i voli IFR. Per tutti i voli si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza non possono mantenere tale velocità. Tutti i voli IFR sono soggetti ad autorizzazione ATC. La classe E non deve essere utilizzata per le zone di controllo.</p> <p>6) <i>Classe F.</i> Sono consentiti i voli IFR e VFR. Tutti i voli IFR coinvolti ricevono un servizio consultivo di traffico aereo e tutti i voli ricevono, su richiesta, il servizio informazioni di volo. Il continuo contatto radio bordo-terra è obbligatorio per tutti i voli IFR che usufruiscono del servizio consultivo e tutti i voli IFR devono essere in grado di stabilire comunicazioni radio bordo-terra. Per tutti i voli si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza non possono mantenere tale</p>	
--	---	---	--



	<p>usufruiscono del servizio consultivo e tutti i voli IFR devono essere in grado di stabilire comunicazioni radio bordo-terra. Per tutti i voli si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL, tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza, non possono mantenere tale velocità. Non è contemplata l'autorizzazione ATC.</p> <p>g) <i>Classe G.</i> Sono consentiti voli IFR e VFR e, su richiesta, viene fornito il servizio informazioni di volo. Tutti i voli IFR devono essere in grado di stabilire comunicazioni radio bordo-terra. Per tutti i voli si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL, tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza, non possono mantenere tale velocità. Non è contemplata l'autorizzazione ATC.</p> <p>h) L'implementazione della classe F deve essere considerato un provvedimento temporaneo fino a quando può essere sostituito da una classificazione alternativa.</p>	<p>velocità. Non è contemplata l'autorizzazione ATC.</p> <p>7) Classe G. Sono consentiti i voli IFR e VFR e, su richiesta, viene fornito il servizio informazioni di volo. Tutti i voli IFR devono essere in grado di stabilire comunicazioni radio bordo-terra. Per tutti i voli si applica una limitazione di velocità (IAS) di 250 nodi al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL tranne, previa approvazione dell'autorità competente, per i tipi di aeromobili che per motivi tecnici o di sicurezza non possono mantenere tale velocità. Non è contemplata l'autorizzazione ATC.</p> <p>8) L'implementazione della classe F deve essere considerata un provvedimento temporaneo fino a quando può essere sostituito da una classificazione alternativa.</p> <p>b) La designazione della classificazione dello spazio aereo deve essere adeguata alle esigenze degli Stati Membri, ad eccezione di tutto lo spazio aereo al di sopra di FL 195 che deve essere classificato come spazio aereo di classe C."</p>	
<p>SERA.8020 a) 3)</p>	<p>3) Qualsiasi deviazione dai requisiti di cui al punto 2 deve essere notificata all'ente dei servizi di traffico aereo</p>	<p>il punto SERA.8020 a) 3) è sostituito dal seguente:</p> <p>"3) Le deviazioni dai requisiti di cui al punto 1 devono essere notificate all'appropriato ente</p>	<p><i>Requisito rettificato per l'incoerenza della versione originale che conteneva il riferimento errato</i></p>



	competente.	ATS.";	
SERA.8020 b) 3)	3) variazione dell'orario stimato: deve essere notificato quanto prima possibile all'ente dei servizi di traffico aereo competente, un nuovo stimato del successivo punto di riporto, confine FIR o aeroporto di destinazione (quale di questi venga raggiunto prima) nei seguenti casi: il nuovo stimato sia superiore o inferiore di 3 minuti rispetto a quello notificato in precedenza, oppure il nuovo stimato sia inferiore o superiore ad altri intervalli di tempo stabiliti sulla base di accordi regionali di navigazione aerea come prescritto dall'autorità competente.	il punto SERA.8020 b) 3) è sostituito dal seguente: "3) Variazione dell'orario stimato: se l'orario stimato per il successivo punto di riporto applicabile, confine FIR o aeroporto di destinazione, quale di questi viene raggiunto prima, risulta essere in errore in eccesso di 2 minuti rispetto a quello notificato all'ATS o un altro periodo di tempo come prescritto dall'autorità competente, un orario stimato revisionato deve essere notificato quanto prima all'ente ATS competente.";	<i>L'Italia ha già concordato di mantenere i 3' come opzione. La scelta viene comunicata via NOTAM fino alla pubblicazione dell'edizione 3 del regolamento RAIT</i>
SERA.8035 b)	b) Gli Stati membri si conformano alle appropriate disposizioni sulle avarie alle comunicazioni adottate a norma della Convenzione di Chicago. La Commissione intende proporre procedure comuni europee entro e non oltre il 31 dicembre 2015 per il recepimento nel diritto dell'Unione delle suddette norme ICAO.	il punto SERA.8035 b) è sostituito dal seguente: "b) Gli Stati membri si conformano alle appropriate disposizioni sulle avarie alle comunicazioni adottate a norma della Convenzione di Chicago. La Commissione adotta le misure necessarie per la trasposizione di tali prescrizioni nel diritto dell'Unione in modo da istituire procedure Europee comuni sull'avaria alle comunicazioni entro il 31 Dicembre 2017.";	<i>Viene spostata la data in attesa della pubblicazione delle procedure comuni, nel frattempo continuano a valere quelle già pubblicate in Italia nel regolamento RAIT</i>
SERA.9010	12) direzione ed intensità del vento al suolo, incluse le variazioni significative	alla lettera b), i paragrafi 12) e 13) sono sostituiti dai seguenti: 12) direzione ed intensità del vento al suolo (in gradi magnetici), incluse variazioni	<i>Nessuna variazione operativa rispetto alla situazione attuale</i>



	<p>e, se sono disponibili sensori del vento riferiti specificamente alle sezioni della pista o delle piste in uso, e l'informazione è richiesta dagli operatori, l'indicazione della pista e della relativa sezione a cui l'informazione è riferita;</p> <p>13) visibilità e, se applicabile, RVR (1);</p> <p>11) direzione ed intensità del vento al suolo, incluse variazioni significative e, se sono disponibili dei sensori del vento specificamente relativi alle sezioni della pista/delle piste in uso e se l'informazione è richiesta dagli operatori degli aeromobili, l'indicazione della pista e della sezione della pista alla quale le informazioni si riferiscono;</p> <p>12) visibilità e, se applicabile, RVR (1);</p>	<p>significative e, se sono disponibili dei sensori del vento specificamente relativi alle sezioni della pista/delle piste in uso e se l'informazione è richiesta dagli operatori degli aeromobili, l'indicazione della pista e della sezione della pista alla quale le informazioni si riferiscono;</p> <p>13) visibilità e, quando applicabile, RVR* e, se sono disponibili sensori di visibilità/RVR riferiti specificamente a sezioni della/delle pista/e in uso e l'informazione è richiesta dall'operatore di aeromobile, l'indicazione della pista e della sezione della pista a cui l'informazione è riferita;</p> <p>alla lettera d), i paragrafi 11) e 12) sono sostituiti dai seguenti:</p> <p>11) direzione ed intensità del vento al suolo (in gradi magnetici), incluse variazioni significative e, se sono disponibili dei sensori del vento specificamente relativi alle sezioni della pista/delle piste in uso e se l'informazione è richiesta dagli operatori degli aeromobili, l'indicazione della pista e della sezione della pista alla quale le informazioni si riferiscono;</p> <p>12) visibilità e, quando applicabile, RVR* e, se sono disponibili sensori di visibilità/RVR riferiti specificamente a sezioni della/delle pista/piste in uso e l'informazione è richiesta dagli operatori, l'indicazione della pista e della sezione della pista a cui l'informazione è riferita;</p>	
<p>SERA.11010</p>	<p>SERA.11010 Emergenza durante il</p>	<p>il titolo è sostituito dal seguente: "SERA.11010 Aeromobile fuori rotta</p>	<p><i>Formulazione più chiara sull'applicabilità del requisito successivo</i></p>



	<p>volo</p> <p>i) comunicare all'aeromobile la sua posizione e le azioni correttive da intraprendere. Questa informazione deve essere fornita immediatamente se l'ente ATS è a conoscenza della possibilità di intercettazione o di altri pericoli alla sicurezza dell'aeromobile; nonché</p>	<p>(strayed) o non identificato";</p> <p>alla lettera a), paragrafo 3), il punto i) è sostituito dalla seguente:</p> <p>"i) comunicare all'aeromobile la sua posizione e le azioni correttive da intraprendere. Questa informazione deve essere fornita immediatamente se l'ente ATS è a conoscenza della possibilità di intercettazione o di altri pericoli alla sicurezza dell'aeromobile; e";</p>	
<p>SERA.11014</p>		<p>il seguente punto SERA.11014 è inserito:</p> <p>"SERA.11014 ACAS Avviso di risoluzione (RA)</p> <p>a) Fatto salvo quanto prescritto nella lista degli equipaggiamenti minimi di cui al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione*, l'ACAS II deve essere utilizzato durante il volo in una modalità che abilita la produzione di indicazioni RA per l'equipaggio di condotta quando viene rilevata l'eccessiva vicinanza ad un altro aeromobile. Ciò non si applica quando è necessaria l'inibizione della modalità di indicazione RA (usando solo indicazioni di avvisi di traffico (TA) o equivalenti) a causa di una procedura anomala o di condizioni che limitano le prestazioni.</p> <p>b) In caso di un RA ACAS, il pilota deve:</p> <p>1) reagire immediatamente seguendo l'RA come indicato, ad eccezione dei casi in cui ciò metterebbe a repentaglio la sicurezza dell'aeromobile;</p> <p>2) seguire l'RA anche se esiste un conflitto tra</p>	<p><i>Vengono inserite in SERA le disposizioni operative sull'impiego dell'ACAS già in parte contenute nel regolamento 1332/2011 e nel regolamento ENAC Impianto di Prevenzione delle Collisioni in Volo ACAS II, edizione 4 del 3 ottobre 2011</i></p>



		<p>l'RA e l'istruzione ATC di manovrare;</p> <p>3) non manovrare in senso opposto ad un RA;</p> <p>4) informare appena possibile, a seconda del carico di lavoro in cabina, l'appropriato ente ATC di qualsiasi RA che richiede una deviazione dall'istruzione o autorizzazione ATC in vigore;</p> <p>5) attenersi immediatamente a qualsiasi RA modificato;</p> <p>6) limitare le variazioni del piano di volo al minimo necessario per attenersi all'RA;</p> <p>7) ritornare prontamente alle condizioni dell'istruzione o autorizzazione ATC quando il conflitto è risolto; e</p> <p>8) informare l'ATC quando rientra nell'autorizzazione in vigore.</p> <p>c) Quando un pilota riporta un RA ACAS, il controllore non deve tentare di modificare il percorso di volo dell'aeromobile finché il pilota non riporta "CLEAR OF CONFLICT" (liberi dal conflitto).</p> <p>d) Quando un aeromobile devia dalla sua istruzione o autorizzazione ATC in ottemperanza a un RA o quando un pilota riporta un RA, cessa la responsabilità del controllore di fornire la separazione tra tale aeromobile e qualsiasi altro aeromobile direttamente interessato dalla manovra indotta dall'RA. Il controllore riassume la responsabilità di fornire la separazione a tutti gli aeromobili interessati quando:</p> <p>1) il controllore conferma la ricezione del</p>	
--	--	--	--

		<p>riporto dell'equipaggio di condotta che l'aeromobile è rientrato nell'autorizzazione in vigore; oppure</p> <p>2) il controllore conferma la ricezione del riporto dell'equipaggio di condotta che l'aeromobile sta rientrando nell'autorizzazione in vigore ed emette un'autorizzazione alternativa che è confermata dall'equipaggio di condotta.</p>	
SERA.11015 tabella S11-3	<p>Capito</p> <p>Will comply</p>	<p>al punto SERA.11015 e), la tabella S11-3 è modificata come segue:</p> <p>a) il testo nella casella "Significato" corrispondente alla frase "WILCO" è sostituita dalla seguente:</p> <p>"Capito, eseguo";</p> <p>nella s11-3 la casella sottostante la frase "WILCO", la frase "Will comply" è soppressa;</p>	<p><i>Correzione di imprecisioni dell'edizione precedente</i></p>
Appendice 1	<p>3.2.4.1. Croci di un solo colore in risalto sullo sfondo, giallo o bianco (figura A1-6), collocate orizzontalmente sulle piste di volo e di rullaggio o su parti di esse indicano un'area di manovra non idonea al movimento degli aeromobili.</p>	<p>Appendice 1</p> <p>b) al punto 3.2.4.1 il testo è sostituito dal seguente:</p> <p>"3.2.4.1. Croci di un solo colore in risalto sullo sfondo, giallo sulle piste di volo o bianco sulle piste di rullaggio (figura A1-6), collocate orizzontalmente sulle piste di volo e di rullaggio o su parti di esse indicano un'area di manovra non idonea al movimento degli aeromobili.";</p>	<p><i>Migliore specificazione del requisito. Va però notato che la traduzione contiene un errore, in quanto il requisito è il seguente:</i></p> <p>'3.2.4.1. Crosses of a single contrasting colour, white on runways and yellow on taxiways (Figure A1-6), displayed horizontally on runways and taxiways or parts thereof indicate an area unfit for movement of aircraft.';</p>
Appendice 1	<p>4.2. Segnali indirizzati dal pilota di un aeromobile ad un segnalatore</p> <p>Alla descrizione del segnale viene aggiunto il disegno illustrativo per tutte le voci</p>		<p><i>Migliora la comprensione</i></p>

INFORMATION NOTE



Rules of the Air. SERA Part C Entry into force of Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1185 of 20 July 2016

Information notes contain information regarding Safety and Security of Air Transportation and shall be addressed to relevant personnel engaged in airport operations (APT), air traffic management (ATM), economy, administration and legal (EAL), personnel licenses (LIC), medical (MED), airworthiness (NAV), flight operations (OPV), security (SEC), **in order to provide leanings, recommendations or clarifications about specific matters or regulatory scenarios**. Subjects are requested to ensure that this information note is made known to all relevant personnel.

Applicability	Subject
APT	<i>Airport Operators</i>
ATM	<i>Personnel and Companies</i>
EAL	<i>Not involved</i>
LIC	<i>Flight Crews</i>
MED	<i>Not involved</i>
NAV	<i>Not involved</i>
OPV	<i>Personnel and Companies</i>
SEC	<i>Partially involved (Interception)</i>

1. INTRODUCTION

- 1.1. On February 21, 2016 the Single Sky Committee approved a proposal for a Commission Implementing Regulation *amending Implementing Regulation (EU) No 923/2012 as regards the update and completion of the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation (SERA Part C) and repealing Regulation (EC) No 730/2006*.
- 1.2. The requirements in the proposal shall become applicable by two different steps, the first one quite close, from August 18, 2016, the second one more relaxed, from October 12, 2017.
- 1.3. Due to difficulties in translating the requirements into the various national languages, the relevant Regulation 2016/1185 has been just published on July 20, 2016, less than one month in advance of the applicability of the first set of requirements.

2. OBJECTIVE

- 2.1 This Note aims to make the relevant stakeholders aware of the first set of requirements as soon as possible, as the delay in publication of the Regulation has not allowed the use of normal information channels established by the aeronautical regulation in force.

ENGLISH VERSION

3. CHANGES APPLICABLE FROM 18 AUGUST 2016

- 3.1. The table in Annex 1 depicts all changes to Regulation 923/2012 (SERA) consequential to Regulation 2016/1185, which shall apply from 18 August 2016.
- 3.2. A review of such changes – summarized through short notes in the right column – shows how they simply relax some requirements of Regulation 923/2012, thus increasing operational flexibility, or amend typos or other imperfections.
- 3.3. EASA will soon publish acceptable means of compliance and guidance material relevant to SERA Part C.
- 3.4. The major differences are described in the following paragraph 4.

4. DESCRIPTION OF SIGNIFICANT CHANGES

- 4.1. The scope of the whole SERA regulation is extended to aerodrome operators. In fact, while no requirements specifically address aerodrome operators, the regulation covers aerodrome activities which involve their responsibility (e.g. aerodrome signal area, aircraft and vehicles circulation on the maneuvering area).
- 4.2. Article 4 **Exemptions for special operations** becomes the main flexibility provision for competent authorities, which may grant exemptions to categories of entities without being any more subject to applications by single entities. Several current flexibility measures have been therefore deleted, as they are now within the scope of the amended Article 4.
- 4.3. Amended SERA.5010 regains the possibility to obtain special VFR clearance to cross a CTR, based on the flight visibility estimated by the pilot. The visibility measured/observed by MET services, when available, still applies to operations within an ATZ (take-off, landing or crossing).
- 4.4. Particularly significant is a first link between operational regulations and rules of the air, so that specific approvals granted to helicopter operators under Regulation 965/2012 (Part SPA) can be regarded as valid.
- 4.5. The new SERA regulation encompasses all the requirements previously established by Regulation 730/2006, including limitations to VFR flight above FL195. Hence the need to adjust the SERA.6001 requirement by introducing the mandatory 'C' classification for all airspace above FL195 .
- 4.6. The new SERA regulation contains the operational provisions on the use of ACAS formerly included in Regulation 1332/2011 and in *ENAC Regulation "Impianto di Prevenzione delle Collisioni in Volo ACAS II"*, edition 4 of 3 October 2011. Nothing changes within national airspace.

5. UPDATES TO NATIONAL REGULATION AND ITALIAN AIP

- 5.1. Due to the short notice, publication procedures for edition 3 of the Rules of the Air Italy – RAIT Regulation – supplementary to the first set of requirements, could not be completed; they will be as soon as practicable.
- 5.2. As already mentioned, the timing of the issuance of the new regulation makes impracticable to amend the AIP in accordance with the changes thereby. This Information Note therefore applies, while related aeronautical information will be provided by NOTAM.
- 5.3. The Italian AIP will be amended as soon as technically practicable.

ENGLISH VERSION

6. TRANSLATION ERRORS

- 6.1 A first translation error has been identified in the Italian version of appendix 1, 3.2.4.1., where crosses to indicate an area unfit for movement of aircraft are erroneously described as white on taxiways and yellow on runways.
- 6.2 ENAC will issue a warning on the matter.

7. QUESTIONS

- 7.1. Questions about this Information Note may be addressed to regolazione.spazioaereo@enac.gov.it

8. APPLICABILITY

- 8.1. This Information Note shall remain applicable until edition 3 of the Rules of the Air Italy – RAIT Regulation enters into force.

Signed
The Director of Airport & Airspace Regulation

Eng. Sebastiano Veccia

electronic document digitally signed in
accordance with art. 24 Legislative Decree
no. 82/2005 and subsequent amendments

ANNEX 1 – TABLE OF DIFFERENCES

	Current SERA	SERA after Part C	Notes
Article 1	<p>3. This Regulation shall also apply to the Competent Authorities of the Member States, Air Navigation Service Providers and the relevant ground personnel engaged in aircraft operations.</p>	<p>Article 1 is amended as follows:</p> <p>(a) paragraph 3 is replaced by the following:</p> <p>‘3. This Regulation shall also apply to the competent authorities of the Member States, air navigation service providers, aerodrome operators and ground personnel engaged in aircraft operations.’;</p> <p>(b) the following paragraph 4 is added:</p> <p>‘4. This Regulation shall not apply to model aircraft and toy aircraft. However, Member States shall ensure that national rules are established to ensure that model aircraft and toy aircraft are operated in such a manner as to minimise hazards related to civil aviation safety, to persons, property or other aircraft.’.</p>	<p><i>The applicability of SERA regulation has been formally extended to airport operators, whereas in the previous edition some requirements were applied to airport management for specific activities.</i></p> <p><i>The requirements for model aircraft are contained in ENAC Regulation “Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto”.</i></p>
2.38	<p>38. ‘alternate aerodrome’ means an aerodrome to which an aircraft may proceed when it becomes either impossible or inadvisable to proceed to or to land at the aerodrome of intended landing. Alternate aerodromes include the following:</p> <p>(a) ‘take-off alternate’ means an alternate aerodrome at which an aircraft can land should this become necessary shortly after take-off and it is not possible to use the aerodrome of departure;</p> <p>(b) ‘en-route alternate’ means an aerodrome at which an aircraft would be able to land after</p>	<p>‘38. “alternate aerodrome” means an aerodrome to which an aircraft may proceed when it becomes either impossible or inadvisable to proceed to or to land at the aerodrome of intended landing, where the necessary services and facilities are available, where aircraft performance requirements can be met and which is operational at the expected time of use. Alternate aerodromes include the following:</p> <p>(a) take-off alternate: an alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land should this become necessary shortly after take-off and it is not possible to use the aerodrome of departure;</p> <p>(b) en-route alternate: an alternate</p>	<p><i>According to ICAO provisions the definition of “alternate aerodrome”- ETOPS en-route alternate” is deleted</i></p>

ENGLISH VERSION

	<p>experiencing an abnormal or emergency condition while en route;</p> <p>(c) ‘ETOPS en-route alternate’ means a suitable and appropriate alternate aerodrome at which an aeroplane would be able to land after experiencing an engine shutdown or other abnormal or emergency condition while en route in an ETOPS operation;</p> <p>(d) ‘destination alternate’ means an alternate aerodrome to which an aircraft may proceed should it become either impossible or inadvisable to land at the aerodrome of intended landing;</p>	<p>aerodrome at which an aircraft would be able to land in the event that a diversion becomes necessary while en route;</p> <p>(c) destination alternate: an alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land should it become either impossible or inadvisable to land at the aerodrome of intended landing;’;</p>	
2.89.a	Nil	<p>‘89a “instrument approach operation” means an approach and landing using instruments for navigation guidance based on an instrument approach procedure. There are two methods for executing instrument approach operations:</p> <p>(a) a two-dimensional (2D) instrument approach operation, using lateral navigation guidance only; and</p> <p>(b) a three-dimensional (3D) instrument approach operation, using both lateral and vertical navigation guidance.’; 21.7.2016 L 196/5 Official Journal of the European Union EN</p>	<p><i>New classification of instrumental approach operations. Such classification allows to accomodate the several types of PBN operations</i></p>
2.90	<p>90. ‘instrument approach procedure (IAP)’ means a series of predetermined manoeuvres by</p>	<p>points (a), (b) and (c) of point 90 are replaced by the following:</p> <p>‘(a) non-precision approach (NPA) procedure.</p>	<p><i>Review of the definition of instrument approach procedure subsequently to the new definition of instrument approach operation</i></p>

ENGLISH VERSION

	<p>reference to flight instruments with specified protection from obstacles from the initial approach fix, or where applicable, from the beginning of a defined arrival route to a point from which a landing can be completed and thereafter, if a landing is not completed, to a position at which holding or en-route obstacle clearance criteria apply. Instrument approach procedures are classified as follows:</p> <p>(a) <i>Non-precision approach (NPA)</i> procedure means an instrument approach procedure which utilises lateral guidance but does not utilise vertical guidance.</p> <p>(b) <i>Approach procedure with vertical guidance (APV)</i> means an instrument procedure which utilises lateral and vertical guidance but does not meet the requirements established for precision approach and landing operations.</p> <p>(c) <i>Precision approach (PA) procedure</i> means an instrument approach procedure using precision lateral and vertical guidance with minima as determined by the category of operation;</p>	<p>An instrument approach procedure designed for 2D instrument approach operations Type A.</p> <p>(b) approach procedure with vertical guidance (APV). A performance-based navigation (PBN) instrument approach procedure designed for 3D instrument approach operations Type A.</p> <p>(c) precision approach (PA) procedure. An instrument approach procedure based on navigation systems (ILS, MLS, GLS and SBAS Cat I) designed for 3D instrument approach operations Type A or B;’;</p>	
95.a		95.a “model aircraft” means an unmanned aircraft, other than toy aircraft, having an operating mass not exceeding limits prescribed by the competent authority, that is capable of sustained flight in the atmosphere and that is used exclusively for display or recreational activities;	<i>New definition</i>

ENGLISH VERSION

95.b		95.b “mountainous area” means an area of changing terrain profile where the changes of terrain elevation exceed 900 m (3 000 ft) within a distance of 18,5 km (10,0 NM);’;	<i>Definition already used in RAIT Regulation</i>
129.a		‘129a. “toy aircraft” means an unmanned aircraft designed or intended for use, whether or not exclusively, in play by children under 14 years of age;’.	<i>New definition</i>
Article 4	<p>Exemptions for special operations</p> <p>1. At the request of the entities conducting the following activities, the competent authorities may grant exemptions from the specific requirements of this Regulation to those entities for the following activities of public interest and for the training necessary to carry out the activities safely:</p>	<p>in paragraph 1, the introductory phrase is replaced by the following:</p> <p>Exemptions for special operations</p> <p>‘1. The competent authorities may, either on their own initiative or based on applications by the entities concerned, grant exemptions to individual entities or to categories of entities from any of the requirements of this Regulation for the following activities of public interest and for the training necessary to carry out those activities safely.’;</p> <p>in paragraph 3, the following subparagraph is inserted at the end of that paragraph:</p> <p>This Article shall also be without prejudice to helicopter operating minima contained in the specific approvals granted by the competent authority, pursuant to Annex V to Commission Regulation (EU) No 965/2012 (*).</p>	<p><i>The new wording allow the competent authority to extend the exemptions for special operations to entire categories of users.</i></p> <p><i>A link has been established between Regulations 965/2012 and 923/2012 so that the operational minimum recognized by Regulation 965/2012 shall be applicable also for the purposes of the rules of the air</i></p>
		Regulation (EC) No 730/2006 is repealed.	<i>Given that the requirements of the regulation 730/2006, regarding the classification of airspace above flight level 195 have been included in SERA regulation, the regulation 730/2006 is repealed</i>
Annex	Annex		
SERA.2001		point SERA.2001 is replaced by the following:	<i>The applicability of SERA regulation has been formally extended to airport operators,</i>

ENGLISH VERSION

	<p>SERA.2001 Applicability</p> <p>Without prejudice to SERA.1001 above, this Regulation shall apply in accordance with Article 1 in particular to airspace users and aircraft:</p> <p>(a) operating into, within or out of the Union;</p> <p>(b) bearing the nationality and registration marks of a Member State of the Union, and operating in any airspace to the extent that they do not conflict with the rules published by the State having jurisdiction over the territory overflown.</p> <p>This Regulation shall also apply to the Competent Authorities of the Member States, Air Navigation Service Providers and the relevant ground personnel engaged in aircraft operations.</p>	<p>‘SERA.2001 Subject</p> <p>Without prejudice to SERA.1001 above, this annex addresses, in accordance with Article 1, in particular airspace users and aircraft:</p> <p>(a) operating into, within or out of the Union;</p> <p>(b) bearing the nationality and registration marks of a Member State of the Union, and operating in any airspace to the extent that they do not conflict with the rules published by the State having jurisdiction over the territory overflown.</p> <p>This annex addresses also the actions of the Competent Authorities of the Member States, Air Navigation Service Providers (ANSP), aerodrome operators and the relevant ground personnel engaged in aircraft operations.’;</p>	<p><i>whereas in the previous edition some requirements were applied to airport management for specific activities. (see Article 1)</i></p>
SERA.3215a)	<p>(2) navigation lights intended to indicate the relative path of the aircraft to an observer and other lights shall not be displayed if they are likely to be mistaken for these lights; or</p> <p>(3) in the case of balloons, position lights.</p>	<p>(a) point (2) is replaced by the following:</p> <p>‘(2) except for balloons, navigation lights intended to indicate the relative path of the aircraft to an observer. Other lights shall not be displayed if they are likely to be mistaken for these lights.’;</p> <p>(b) il paragrafo 3 è soppresso;</p>	<p><i>Balloons lights in accordance with International standards i</i></p>
SERA.4001d)		<p>in point SERA.4001(d), the introductory phrase is replaced by the following:</p>	<p><i>It is brought by regulation the possibility of reducing the period of notice in the flight plan submission in the face of an agreement</i></p>

ENGLISH VERSION

	(d) A flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least sixty minutes before departure, or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate air traffic services unit at least ten minutes before the aircraft is estimated to reach:	‘Unless a shorter period of time has been prescribed by the competent authority for domestic VFR flights, a flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least 60 minutes before departure, or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate ATS unit at least 10 minutes before the aircraft is estimated to reach.’;	<i>with the service provider (already applicable in Italy for Night VFR)</i>
SERA.5001, tabella S5-1	b) Helicopters may be permitted to operate <i>in less than 1 500 m</i> but not less than 800 m flight visibility, if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision. Flight visibilities lower than 800 m may be permitted for special cases, such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting.	in point SERA.5001, Table S5-1, the footnote (***) to the table, point (b) is replaced by the following: ‘(b) helicopters may be permitted to operate in less than 1 500 m but not less than 800 m flight visibility, if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision.’;	<i>No operational change. Flight with visibility below 800 m is attributed to the general case of exemptions for special operations referred to in art. 4 of the Regulation.</i>
SERA.5005	(ii) except as specified in (c)(4), the reduced flight visibility provisions specified in Table S5-1(a) and (b) shall not apply; (iii) in airspace classes B, C, D, E, F and G, at and below 900 m (3 000 ft) above MSL or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher, the pilot shall maintain continuous sight of the surface;	point (c) is amended as follows: (i) points (3)(ii) and (3)(iii) are replaced by the following: ‘(ii) the reduced flight visibility provisions specified in Table S5-1(a) and (b) shall not apply; (iii) in airspace classes B, C, D, E, F and G, at and below 900 m (3 000 ft) AMSL or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher, the pilot shall maintain continuous sight of the surface; and’; suolo e/o con l'acqua; e”;	<i>No operational change. The requirement has been streamlined by eliminating the inconsistency referred to in para 3, point iv).</i>

ENGLISH VERSION

	<p>(iv) for helicopters in airspace classes F and G at and below 900 m (3 000 ft) above MSL or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher, flight visibility shall not be less than 3 km, provided that the pilot maintains continuous sight of the surface and if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or obstacles in time to avoid collision; and</p> <p>(v) for mountainous terrain, higher VMC visibility and distance from cloud minima may be prescribed by the competent authority;</p> <p>(4) ceiling, visibility and distance from cloud minima lower than those specified in (3) may be permitted for helicopters in special cases, such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting;</p>	<p>(ii) point (3)(iv) is deleted;</p> <p>(iii) point (3)(v) is replaced by the following:</p> <p>‘(v) for mountainous area, higher VMC visibility and distance from cloud minima may be prescribed by the competent authority;’;</p> <p>(iv) point (4) is deleted;</p> <p>la lettera d) è sostituita dalla seguente:</p> <p>"d) i voli VFR non vengono effettuati:</p> <p>3) a velocità transonica e supersonica, a meno che autorizzati dall'autorità competente;</p> <p>4) al di sopra di FL 195. Si applicano le seguenti eccezioni a tale requisito:</p> <p>i) una riserva di spazio aereo</p> <p>ii)</p> <p>point (d) is replaced by the following:</p>	<p><i>Eliminated by consistent plant legislation</i></p> <p><i>Consistency of the Italian translation</i></p> <p><i>No operational change. It is attributed to the general case of exemptions for special operations referred to in art. 4 of the Regulation.</i></p>
--	--	---	---

ENGLISH VERSION

	<p>(d) Unless authorised by the competent authority in accordance with Regulation (EC) No 730/2006, VFR flights shall not be operated:</p> <p>(1) above FL 195;</p> <p>(2) at transonic and supersonic speeds.</p>	<p>point (d) is replaced by the following:</p> <p>‘(d) VFR flights shall not be operated:</p> <p>(1) at transonic and supersonic speeds unless authorised by the competent authority;</p> <p>(2) above FL 195. Exceptions to this requirement are the following:</p> <p>(i) an airspace reservation has been established, where practical, by the Member States, in which VFR flights may be allowed; or</p> <p>(ii) airspace up to and including flight level 285, when VFR traffic in that airspace has been authorised by the responsible ATS unit in accordance with the authorization procedures established by the Member States and published in the relevant aeronautical information publication.’;</p>	<p><i>Transposition of the requirements of Regulation 730/2006</i></p>
<p>SERA.5010</p>	<p>SERA.5010 Special VFR in control zones</p> <p>Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied:</p> <p>(a) by the pilot:</p> <p>(1) clear of cloud and with the</p>	<p>point SERA.5010 is replaced by the following:</p> <p>‘Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as, but not limited to, police, medical, search and rescue operations and fire-fighting flights, the following additional conditions shall be applied:</p> <p>(a) such special VFR flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;</p>	<p><i>The new SERA.5010 retrieves the possibility to obtain Special VFR authorization to cross a CTR based on the flight visibility detected by the pilot. In the case of operations in the ATZ (landing, takeoff or transit) the visibility detected by meteorological services continues to apply, if any.</i></p>

ENGLISH VERSION

	<p>surface in sight;</p> <p>(2) the flight visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;</p> <p>(3) at speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and</p> <p>(b) by ATC:</p> <p>(1) during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;</p> <p>(2) the ground visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;</p> <p>(3) the ceiling is not less than 180 m (600 ft).</p>	<p>(b) by the pilot:</p> <p>(1) clear of cloud and with the surface in sight;</p> <p>(2) the flight visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;</p> <p>(3) fly at a speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and</p> <p>(c) an air traffic control unit shall not issue a special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:</p> <p>(1) the ground visibility is less than 1 500 m or, for helicopters, less than 800 m;</p> <p>(2) the ceiling is less than 180 m (600 ft).';</p>	
<p>SERA.6001</p>	<p>SERA.6001 Classification of airspaces</p> <p>Member States shall, as appropriate to their needs, designate airspace in accordance with the following airspace classification and in accordance with Appendix 4:</p> <p>(a) <i>Class A.</i> IFR flights only are permitted. All flights are provided with air traffic control service and are separated from each other.</p>	<p>point SERA.6001 is replaced by the following:</p> <p>'SERA.6001 Classification of airspaces</p> <p>(a) Member States shall designate airspace in accordance with the following airspace classification and in accordance with Appendix 4:</p> <p>(1) <i>Class A.</i> IFR flights only are permitted. All flights are provided with air traffic control service and are</p>	<p><i>The new version of SERA Regulation incorporates all the requirements in the previous Regulation 730/2006 , including restrictions on VFR above FL195 . Hence the need to adjust the SERA.6001 requirement by introducing the mandatory 'C' classification for all airspace above FL195.</i></p>

ENGLISH VERSION

	<p>Continuous air-ground voice communications are required for all flights. All flights shall be subject to ATC clearance.</p> <p>(b) <i>Class B.</i> IFR and VFR flights are permitted. All flights are provided with air traffic control service and are separated from each other. Continuous air-ground voice communications are required for all flights. All flights shall be subject to ATC clearance.</p> <p>(c) <i>Class C.</i> IFR and VFR flights are permitted. All flights are provided with air traffic control service and IFR flights are separated from other IFR flights and from VFR flights. VFR flights are separated from IFR flights and receive traffic information in respect of other VFR flights and traffic avoidance advice on request. Continuous air-ground voice communications are required for all flights. For VFR flights a speed limitation of 250 kts indicated airspeed (IAS) applies below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. All flights shall be subject to ATC clearance.</p> <p>(d) <i>Class D.</i> IFR and VFR flights are permitted and all flights are provided with air traffic control service. IFR flights are separated from other IFR flights, receive</p>	<p>separated from each other. Continuous air-ground voice communications are required for all flights. All flights shall be subject to ATC clearance. 21.7.2016 L 196/9 Official Journal of the European Union EN</p> <p>(2) <i>Class B.</i> IFR and VFR flights are permitted. All flights are provided with air traffic control service and are separated from each other. Continuous air-ground voice communications are required for all flights. All flights shall be subject to ATC clearance.</p> <p>(3) <i>Class C.</i> IFR and VFR flights are permitted. All flights are provided with air traffic control service and IFR flights are separated from other IFR flights and from VFR flights. VFR flights are separated from IFR flights and receive traffic information in respect of other VFR flights and traffic avoidance advice on request. Continuous air-ground voice communications are required for all flights. For VFR flights a speed limitation of 250 kts indicated airspeed (IAS) applies below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. All flights shall be subject to ATC clearance.</p> <p>(4) <i>Class D.</i> IFR and VFR flights are permitted and all flights are provided with air traffic control service. IFR flights are separated from other IFR</p>	
--	---	---	--

ENGLISH VERSION

	<p>traffic information in respect of VFR flights and traffic avoidance advice on request. VFR flights receive traffic information in respect of all other flights and traffic avoidance advice on request. Continuous air-ground voice communications are required for all flights and a speed limitation of 250 kts IAS applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. All flights shall be subject to ATC clearance. EN L 281/24 Official Journal of the European Union 13.10.2012</p> <p>(e) <i>Class E.</i> IFR and VFR flights are permitted. IFR flights are provided with air traffic control service and are separated from other IFR flights. All flights receive traffic information, as far as is practical. Continuous air-ground voice communications are required for IFR flights. A speed limitation of 250 kts IAS applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. All IFR flights shall be subject to ATC clearance. Class E shall not be used for control zones.</p> <p>(f) <i>Class F.</i> IFR and VFR flights are permitted. All participating IFR</p>	<p>flights, receive traffic information in respect of VFR flights and traffic avoidance advice on request. VFR flights receive traffic information in respect of all other flights and traffic avoidance advice on request. Continuous air-ground voice communications are required for all flights and a speed limitation of 250 kts IAS applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. All flights shall be subject to ATC clearance.</p> <p>(5) <i>Class E.</i> IFR and VFR flights are permitted. IFR flights are provided with air traffic control service and are separated from other IFR flights. All flights receive traffic information, as far as is practical. Continuous air-ground voice communications are required for IFR flights. A speed limitation of 250 kts IAS applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons cannot maintain this speed. All IFR flights shall be subject to ATC clearance. Class E shall not be used for control zones.</p> <p>(6) <i>Class F.</i> IFR and VFR flights are permitted. All participating IFR flights receive an air traffic advisory service and all flights receive flight information service if requested. Continuous air-ground voice</p>	
--	---	--	--

ENGLISH VERSION

	<p>flights receive an air traffic advisory service and all flights receive flight information service if requested. Continuous air-ground voice communications are required for IFR flights participating in the advisory service and all IFR flights shall be capable of establishing air-ground voice communications. A speed limitation of 250 kts IAS applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. ATC clearance is not required.</p> <p>(g) <i>Class G.</i> IFR and VFR flights are permitted and receive flight information service if requested. All IFR flights shall be capable of establishing air-ground voice communications. A speed limitation of 250 kts IAS applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. ATC clearance is not required.</p> <p>(h) Implementation of Class F shall be considered as a temporary measure until such time as it can be replaced by alternative classification.</p>	<p>communications are required for IFR flights participating in the advisory service and all IFR flights shall be capable of establishing air-ground voice communications. A speed limitation of 250 kts IAS applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons cannot maintain this speed. ATC clearance is not required.</p> <p>(7) <i>Class G.</i> IFR and VFR flights are permitted and receive flight information service if requested. All IFR flights shall be capable of establishing air-ground voice communications. A speed limitation of 250 kts IAS applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons cannot maintain this speed. ATC clearance is not required.</p> <p>(8) Implementation of Class F shall be considered as a temporary measure until such time as it can be replaced by an alternative classification.</p> <p>(b) The designation of the airspace classification shall be appropriate to the needs of the Member States, except that all airspace above FL 195 shall be classified as Class C airspace.';</p>	
SERA.8020a)3)		<p>point SERA.8020(a)(3) is replaced by the following:</p>	<p><i>Requirement adjusted for the inconsistency of the original version that contained the incorrect reference</i></p>

ENGLISH VERSION

	(3) Deviation from the requirements in (2) shall be notified to the appropriate air traffic services unit.	‘(3) Deviation from the requirements in point (1) shall be notified to the appropriate ATS unit.’;	
SERA.8020b)3)	(3) Change in time estimate: if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of 3 minutes from that notified to air traffic services, or such other period of time as is prescribed by the competent authority or on the basis of ICAO regional air navigation agreements, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate air traffic services unit.	‘(3) Change in time estimate: if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of 2 minutes from that notified to ATS or such other period of time as prescribed by the competent authority, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate ATS unit.’;	<i>Italy has already agreed to keep the 3 minutes as an option. The decision will be notified by NOTAM until the edition 3 of RAIT Regulation is published</i>
SERA.8035 b)	(b) The Member States shall comply with the appropriate provisions on communication failures as have been adopted under the Chicago Convention. The Commission shall propose common European procedures by 31 December 2015 at latest, for implementation of the said ICAO provisions in Union law.	‘(b) The Member States shall comply with the appropriate provisions on communication failures as have been adopted under the Chicago Convention. The Commission shall take the necessary measures for the transposition of those provisions into Union law so as to establish common European procedures on communication failures by 31 December 2017 at the latest.’;	<i>It is moved the date pending the publication of the common procedures, in the meantime, continue to apply those already published in Italy in Regulation RAIT</i>
SERA.9010	(12) surface wind direction and speed, including significant variations and, if surface wind sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are available and the information is required by	‘(12) surface wind direction (in degrees magnetic) and speed, including significant variations and, if surface wind sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are	<i>No change compared to the current operating situation</i>

ENGLISH VERSION

	<p>aircraft operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers;</p> <p>(13) visibility and, when applicable, RVR (1);</p> <p>(12) surface wind direction and speed, including significant variations and, if surface wind sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are available and the information is required by aircraft operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers;</p> <p>(13) visibility and, when applicable, RVR (1);</p>	<p>available and the information is required by aircraft operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers;</p> <p>‘(13) surface wind direction (in degrees magnetic) and speed, including significant variations and, if surface wind sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are available and the information is required by aircraft operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers;</p> <p>points (c)(12) and (c)(13) are replaced by the following:</p> <p>‘(12) surface wind direction (in degrees magnetic) and speed, including significant variations and, if surface wind sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are available and the information is required by aircraft operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers;</p> <p>‘(13) surface wind direction (in degrees magnetic) and speed, including significant variations and, if surface wind sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are available and the information is required by aircraft operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers</p>	
--	--	---	--

ENGLISH VERSION

	<p>(11) surface wind direction and speed, including significant variations and, if surface wind sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are available and the information is required by aircraft operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers;</p> <p>(12) visibility and, when applicable, RVR (1);</p>	<p>points (d)(11) and (d)(12) are replaced by the following:</p> <p>‘(11) surface wind direction (in degrees magnetic) and speed, including significant variations and, if surface wind sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are available and the information is required by aircraft operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers;</p> <p>(12) visibility and, when applicable RVR (*) and, if visibility/RVR sensors related specifically to the sections of runway(s) in use are available and the information is required by operators, the indication of the runway and the section of the runway to which the information refers;</p>	
SERA.11010	<p>SERA.11010 In-flight contingencies</p> <p>(i) advise the aircraft of its position and corrective action to be taken. This advice shall be immediately provided when ATS is aware that there is a possibility of interception or other hazard to the safety of the aircraft; and</p>	<p>the title is replaced by the following:</p> <p>"SERA.11010 Strayed or unidentified aircraft";</p> <p>point (a)(3)(i) is replaced by the following:</p> <p>‘(i) advise the aircraft of its position and the corrective action to be taken. This advice shall be immediately provided when the ATS unit is aware that there is a possibility of interception or other hazard to the safety of the aircraft; and’;</p>	<p><i>clearer formulation for the application of next requirement</i></p>
SERA.11014		<p>the following point SERA.11014 is inserted:</p> <p>‘SERA.11014ACAS resolution advisory</p>	<p><i>Vengono inserite in SERA le disposizioni operative sull'impiego dell'ACAS già in</i></p>

ENGLISH VERSION

		<p>(RA)</p> <p>(a) ACAS II shall be used during flight, except as provided in the minimum equipment list specified in Commission Regulation (EU) No 965/2012 (*) in a mode that enables RA indications to be produced for the flight crew when undue proximity to another aircraft is detected. This shall not apply if inhibition of RA indication mode (using traffic advisory (TA) indication only or equivalent) is called for by an abnormal procedure or due to performance-limiting conditions.</p> <p>(b) In the event of an ACAS RA, pilots shall:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) respond immediately by following the RA, as indicated, unless doing so would jeopardise the safety of the aircraft; (2) follow the RA even if there is a conflict between the RA and an ATC instruction to manoeuvre; (3) not manoeuvre in the opposite sense to an RA; (4) as soon as possible, as permitted by flight crew workload, notify the appropriate ATC unit of any RA which requires a deviation from the current ATC instruction or clearance; (5) promptly comply with any modified RAs; (6) limit the alterations of the flight path to the minimum extent necessary to comply with the RAs; (7) promptly return to the terms of the ATC instruction or clearance when the conflict is resolved; and (8) notify ATC when returning to the current clearance. <p>(c) When a pilot reports an ACAS RA, the controller shall not attempt to modify the aircraft flight path until the pilot reports</p>	<p><i>parte contenute nel regolamento 1332/2011 e nel regolamento ENAC Impianto di Prevenzione delle Collisioni in Volo ACAS II, edizione 4 del 3 ottobre 2011</i></p> <p><i>The operational provisions on ACAS are inserted into SERA. These provisions are already partly contained in Regulation 1332/2011 and in ENAC Regulation "Impianto di Prevenzione delle Collisioni in Volo ACAS II", edition 4 of 3 October 2011</i></p>
--	--	--	--

ENGLISH VERSION

		<p>“CLEAR OF CONFLICT”.</p> <p>(d) Once an aircraft departs from its ATC clearance or instruction in compliance with an RA, or a pilot reports an RA, the controller ceases to be responsible for providing separation between that aircraft and any other aircraft affected as a direct consequence of the manoeuvre induced by the RA. The controller shall resume responsibility for providing separation to all the affected aircraft when:</p> <p>(1) the controller acknowledges a report from the flight crew that the aircraft has resumed the current clearance; or</p> <p>(2) the controller acknowledges a report from the flight crew that the aircraft is resuming the current clearance and issues an alternative clearance which is acknowledged by the flight crew.</p>	
SERA.11015 tabella S11-3	<p>Understood</p> <p>Will comply</p>	<p>in point SERA.11015(e), Table S11-3 is amended as follows:</p> <p>(a) the text in the cell ‘Meaning’ corresponding to phrase ‘WILCO’, is replaced by the following:</p> <p>‘Understood, will comply’;</p> <p>(b) in the cell below the phrase ‘WILCO’, the phrase ‘Will comply’ is deleted;</p>	<i>Correction of previous issue inaccuracies</i>
Appendix 1	<p>3.2.4.1. Crosses of a single contrasting colour, yellow or white (Figure A1-6), displayed horizontally on runways and taxiways or parts thereof indicate an area unfit for movement of aircraft.</p>	<p>Appendix 1</p> <p>(b) in point 3.2.4.1, the text is replaced by the following:</p> <p>"3.2.4.1. Crosses of a single contrasting colour, white on runways and yellow on taxiways (Figure A1-6), displayed horizontally on runways and taxiways or parts thereof indicate an area unfit for movement of aircraft.';</p>	<p><i>Better specification of the requirement. It should however be noted that the translation contains an error , because the requirement is the following :</i></p> <p>‘3.2.4.1. Crosses of a single contrasting colour, white on runways and yellow on taxiways (Figure A1-6), displayed horizontally on runways and taxiways or parts thereof indicate an area unfit for movement of aircraft.’;</p>

ENGLISH VERSION

Appendix 1	<p>4.2. From the pilot of an aircraft to a signalman/marshaller Illustrations are added to the description of the signals</p>		<i>Improves understanding</i>
Appendix 2	<p>5.1.3. Any changes in the pre-launch information notified in accordance with paragraph 5.1 shall be forwarded to the air traffic services unit concerned not less than 6 hours before the estimated time of launch, or in the case of solar or cosmic disturbance investigations involving a critical time element, not less than 30 minutes before the estimated time of the commencement of the operation.</p>	<p>in Appendix 2, point 5.1.3 is replaced by the following:</p> <p>"5.1.3. Any changes in the pre-launch information notified in accordance with point 5.1.2 shall be forwarded to the ATS unit concerned not less than 6 hours before the estimated time of launch, or in the case of solar or cosmic disturbance investigations involving a critical time element, not less than 30 minutes before the estimated time of the commencement of the operation.";</p>	<i>The incorrect reference is amended</i>
Appendix 4	<p>(2) VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)</p> <p>IFR/VFR and VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)</p>	<p>in Appendix 4, the table is amended as follows:</p> <p>in column 'Service provided', in the cell for airspace class C, VFR type of flight, point (2) is replaced by the following:</p> <p>'(2) Air traffic control service, VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)',</p> <p>in column 'Service provided', in the cell for airspace class D, the text concerning VFR type of flight is replaced by the following:</p> <p>'Air traffic control service, IFR/VFR and VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)';</p>	<i>Table changed according to SERA.6001 modifications</i>

ANNEX 1 – TABLE OF DIFFERENCES

ENGLISH VERSION