

RIPORTI DI POSIZIONE¹

Il riporto di posizione è stato fino all'introduzione del sistema radar l'unico elemento che permetteva il controllo del traffico aereo. Dalla sua accuratezza dipendeva l'applicazione della separazione procedurale mentre ora rimane comunque fondamentale sia per verificare sul radar la relazione tra posizione indicata dal sistema e posizione riferita dal pilota, sia per assicurare la fornitura del FIS, che l'ALS.

I riporti di posizione devono essere effettuati all'Ente ATS responsabile dello spazio aereo in cui l'aeromobile sta volando o, se si è impossibilitati a causa della perdita di contatto radio², a qualsiasi altra stazione aeronautica di telecomunicazioni per il rilancio all'Ente ATS responsabile.

A secondo della tipologia di traffico e degli spazi aerei interessati possiamo avere i seguenti casi:

- **Trasmissione dei riporti di posizione per i voli controllati entro spazi aerei di Classe A, C, D, E (Classe E solo per voli IFR)**

- a) A meno di diversa istruzione dell'Ente ATS, sulle rotte definite da punti significativi prestabiliti, i riporti di posizione devono essere trasmessi al momento del sorvolo di ciascun punto di riporto obbligatorio o appena possibile. L'Ente ATS può richiedere ulteriori riporti di posizione su altri punti;
- b) A meno di diversa istruzione dell'Ente ATS, sulle rotte non definite da punti significativi prestabiliti, i riporti di posizione devono essere trasmessi al più presto possibile dopo la prima mezzora di volo e successivamente ad intervalli di 30 minuti a secondo delle necessità l'Ente ATS può richiedere ulteriori riporti di posizione ad intervalli di tempo più brevi³.

- **Trasmissione dei riporti di posizione per i voli non controllati entro spazi aerei di Classe E, F, G (Classe E solo per voli VFR)**

- c) Per i voli IFR si applica quanto previsto per i voli controllati, per i voli VFR vedi nota ¹³⁹ a fondo pagina.

È comunque obbligatorio per tutti gli aeromobili in ingresso nello spazio aereo italiano comunicare la posizione prima di attraversare il confine FIR.

¹ Per tutti gli aeromobili in ingresso nello spazio aereo italiano, indipendentemente dalla classe dello spazio aereo, è obbligatorio comunicare la propria posizione all'Ente ATS responsabile per la fornitura dei Servizi del Traffico Aereo nello spazio aereo interessato, prima di attraversare il confine FIR. Gli aeromobili che non ottemperano a tale obbligo saranno oggetto di intercettazione da parte degli aeromobili della difesa aerea.

² Gli aeromobili che operano all'interno dello spazio aereo Italiano devono avere a bordo gli appropriati apparati radio rice-trasmittenti nelle bande VHF, o UHF.

³ Per le porzioni di volo all'interno di spazio aereo di classe C e D, tale prescrizione si applica anche nei confronti dei voli VFR senza Piano di Volo.

Il riporto di posizione deve contenere le seguenti informazioni⁴:

- a) nominativo dell'aeromobile;
- b) posizione;
- c) orario;
- d) livello di volo o altitudine, incluso il livello che si sta attraversando ed il livello autorizzato se non si sta mantenendo il livello autorizzato;
- e) velocità, nel caso in cui l'aeromobile sia stato istruito a mantenere una specificata velocità.

Allo scopo di agevolare la fornitura del Servizio di Allarme e di Ricerca e Soccorso, i voli VFR che hanno presentato il piano di volo, durante le porzioni di volo entro spazio aereo di Classi E, F, e G devono effettuare un riporto quanto prima possibile dopo la prima mezzora di volo e successivamente ad intervalli di 30 minuti, semplicemente per indicare che il volo sta proseguendo in accordo al piano di volo. Il riporto è costituito dal nominativo dell'aeromobile e dalle parole "Operations normal"⁵.

Se l'Ente ATS responsabile per la fornitura dei Servizi del Traffico Aereo nello spazio aereo in cui l'aeromobile sta volando non riceve il riporto di "Operations normal" entro i trenta minuti successivi all'orario al quale si sarebbe dovuto ricevere, si darà corso all'applicazione delle disposizioni previste per la fase di incertezza⁶.

Tra i riporti in volo di particolare rilevanza per la sicurezza della navigazione aerea abbiamo il Rapporto di Volo di routine AIREP⁷ (Air Report) il quale si riferisce sia ad informazioni operative che meteorologiche, e viene fornito agli enti ATS da parte dei piloti sui punti o agli orari in cui sono richiesti rapporti di posizione o il Rapporto di Volo Speciale (Special Air Report - ARS) effettuato per fornire agli enti ATS notizie meteorologiche rilevanti osservate dagli equipaggi durante il volo.

Il Contenuto dei Rapporti di Volo di routine (AIREP) è:

Sezione 1⁸ - informazioni sulla posizione:

- 1) nominativo dell'aeromobile;
- 2) posizione;
- 3) orario;
- 4) livello di volo od altitudine;
- 5) prossimo punto di rapporto e orario previsto di sorvolo;
- 6) punto significativo successivo.

⁴ I riporti di posizione effettuati da aeromobili in volo entro spazi aerei dove sono forniti Servizi Radar ai voli controllati possono contenere soltanto il nominativo dell'aeromobile, la posizione e l'orario. Per quanto riguarda la regione EUR il riporto di posizione prevede solo il nominativo dell'aeromobile, posizione, orario, livello di volo (SUPPS – DOC 7030).

⁵ La procedura di "Operations Normal" non si applica ai voli VFR senza Piano di Volo.

⁶ Vedi il link <http://www.ibneditore.it/download.htm> SERVIZIO D'ALLARME.

⁷ Vedi il link <http://www.ibneditore.it/download.htm> modello AIREP.

⁸ Tale sezione è obbligatoria ad eccezione degli elementi 5) e 6) che possono essere omissi.

Sezione 2⁹ - informazioni operative:

- 7) orario previsto di arrivo;
- 8) autonomia.

Sezione 3¹⁰ - informazioni meteorologiche:

- 9) temperatura dell'aria;
- 10) direzione del vento;
- 11) velocità del vento;
- 12) turbolenza;
- 13) formazioni di ghiaccio sull'aeromobile;
- 14) umidità (se disponibile)

Il riporto Special Air Report è costituito esattamente come l'Air Report di routine ma in aggiunta prevede un punto 15 nel quale devono essere riportate da tutti gli aeromobili¹¹ le seguenti condizioni:

- a) forte turbolenza;
- b) forte formazione di ghiaccio;
- c) forti onde orografiche;
- d) temporali senza grandine che sono nascosti, affogati, diffusi o in linee di groppo;
- e) temporali con grandine che sono nascosti, affogati, diffusi o in linee di groppo;
- f) forti tempeste di polvere o di sabbia;
- g) nubi di polvere vulcanica;
- h) eruzioni vulcaniche o attività pre-eruttive.

⁹ Tale sezione deve essere trasmessa soltanto quando viene richiesta dall'esercente o dal suo rappresentante designato, o quando ritenuta necessaria dal pilota.

¹⁰ Tale sezione deve essere trasmessa in accordo alle procedure indicate dall'Annesso 3 ICAO.

¹¹ Inoltre, per i voli transonici o supersonici l'emissione dell'ARS avviene anche per i seguenti fenomeni: turbolenza moderata, grandine, cumulonembi.