CAMBIA IL NORD EST

Esigenze strategiche di difesa dei confini? Immobilismo degli Enti? Burocrazia che si misura in tonnellate di carte? Per anni è stato così, ma ogni tanto le cose cambiano, e cambiano a favore dei piloti, in particolare dei "nuovi" utenti dell'aria: il popolo del volo leggero e sportivo

Giacomo Gazzotti

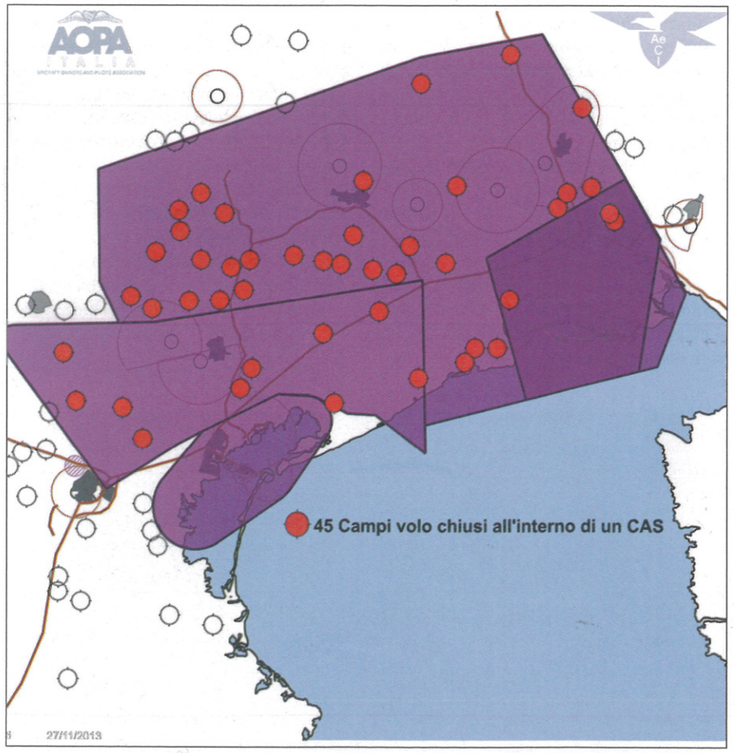


Figura 1 **Stato attuale e campi di volo**

Il 28 novembre 2013 è stato pubblicato l'AIRAC che modifica profondamente la struttura degli Spazi Aerei del Triveneto. Il cambiamento è epocale: si è finalmente preso atto che "Ivan", il nemico d'oltre cortina degli anni '50-'60, non esiste più, e di conseguenza è diventato obsoleto anche lo spazio aereo che fu costruito per difenderci da lui (*vedi fig. 1*).

All'atto pratico sono state alzate grandi aree di quattro CTR che insieme costituiscono uno dei CAS (spazio aereo controllato) Ground più grandi d'Europa. Al suo posto rimarranno cinque zone, di dimensioni ragionevoli, intorno ai principali aeroporti della regione: Venezia 1; Treviso 1; Aviano1; Aviano 2 (Rivolto) e Ronchi 1. Ecco cosa accade dal 9 gennaio prossimo, data di entrata in vigore dell'AIRAC, e come ci si è arrivati (*vedi fig. 2*).

Innanzitutto va detto che il cambiamento sarà sia "variabile" sia "sperimentale", il che complica un po' la comprensione della nuova organizzazione dello Spazio Aereo.

CAMBIAMENTO VARIABILE

È variabille in quanto Treviso 2 e Aviano 3, zone entrambe GND e di classe "D", sono attive solo nei giorni feriali, mentre vengono declassate a spazio "G" in quelli festivi.

E per essere precisi:

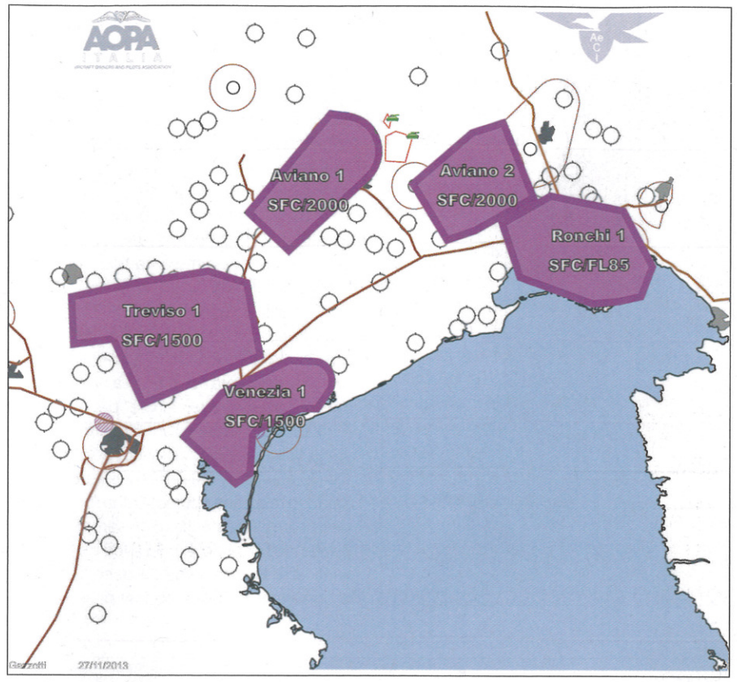


Figura 2 **Il futuro**

- Entrambe le zone sono attive da lunedì 00.00LT (Local Time) a venerdì 13.00LT, periodo in cui sono in tutto e per tutto equiparabili alle zone 1 dei rispettivi CTR (praticamente ne sono un'estensione).
- Viceversa entrambe diventano spazio Golf da venerdì 13.00LT a domenica 24.00LT, e H24 durante le festività.

Vediamo in dettaglio i due assetti :

Innanzitutto le rotte in spazio Golf (evidenziate dalle frecce verdi), quali sono e a che quote è possibile percorrerle:

- **Chioggia-Venezia Lido-Caorle**, max 1500 ft;
- **Caorle-Lignano**, max 4500 ft;
- **Lignano-Duino**, max 1000 ft.
- Il corridoio tra i CTR di **Venezia** e **Treviso**, max 1500 ft;
- Lo spazio tra i CTR di **Treviso** e **Aviano**, max 2000 ft;
- A nord del **CTR Aviano**, max 10000 ft;
- Lo spazio tra il CTR di **Aviano** e la zona **Aviano 2** (Rivolto / Casarsa), max 2000 ft.

Da sottolineare che la litoranea Chioggia-Lido-Caorle-Lignano-Duino, e il passaggio a nord del CTR di Aviano sono definitivi, ossia non subiscono variazioni di sorta (*frecce verdi nella Fig. 5*).

Infine l'aeroporto del Lido passa in spazio Golf e per atterrare non sarà necessario chiamare Venezia Avvicinamento.

Purtroppo il quadro sopra descritto peggiora non di poco nei giorni feriali.

Come già detto rimangono in "G" solo la rotta litoranea Chioggia-Duino, e il passaggio a nord di Aviano. Inoltre ben 17 tra campi volo e aviosuperfici tornano in spazio aereo controllato, il che si traduce, per il traffico GA (aviazione generale) e VDS "avanzato" nell'obbligo di contattare gli enti (gli avvicinamenti di Aviano e Treviso), e per il VDS "basico" nell'obbligo di rimanere all'interno dei corridoi e aree in corso di validità ed elencati in AIP.

CAMBIAMENTO SPERIMENTALE

Significa che la "variabilità" che abbiamo appena visto rimarrà in vigore per almeno sei mesi, e trascorso questo periodo si deciderà se adottare definitivamente la struttura "Festiva" oppure quella "Feriale". Quali sono i fattori che influiranno su questa decisione? Fondamentalmente due: quale sarà il carico di lavoro sui controllori dell'AM derivante dalle

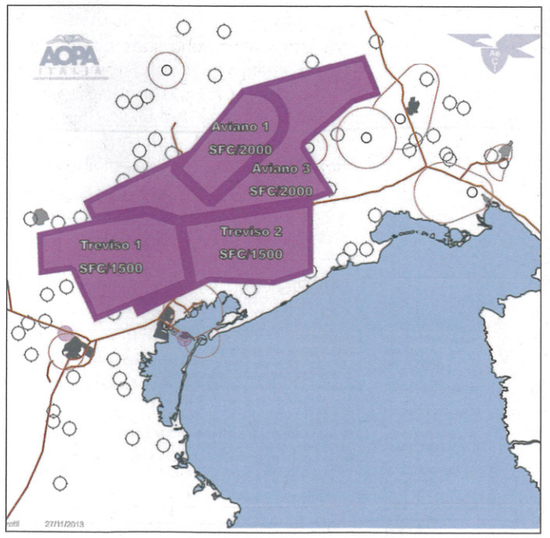


Figura 3 **CTR GND di Treviso e Aviano in orario feriale con le zone ON-OFF attivate**

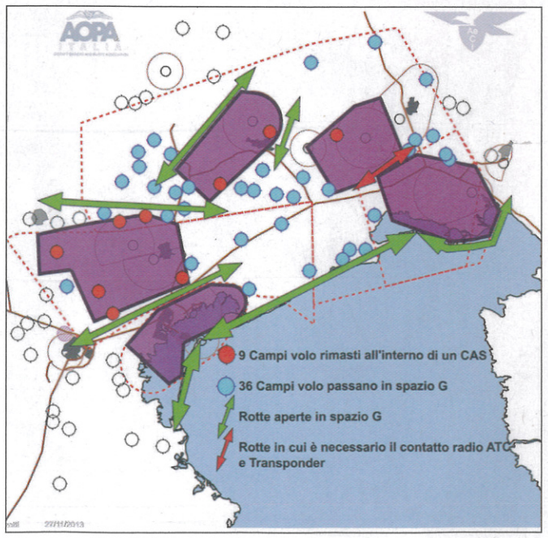


Figura 4
Assetto "festivo" dal 09/01/2014

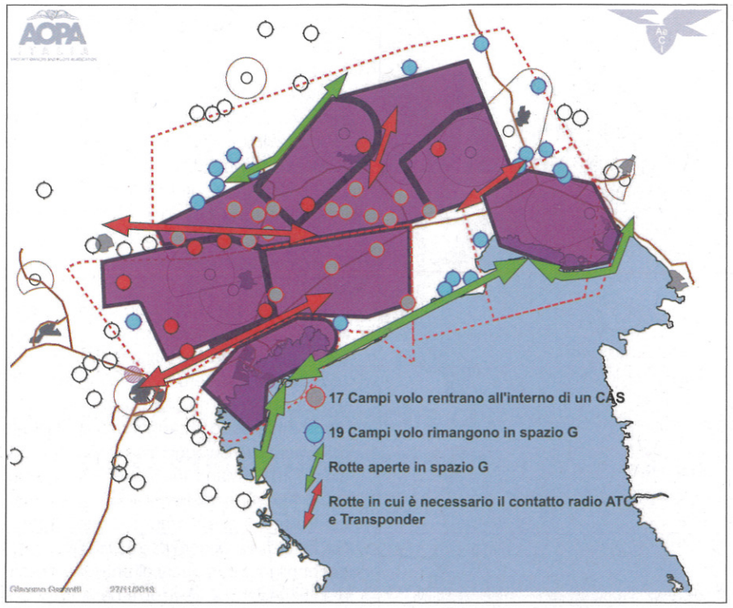
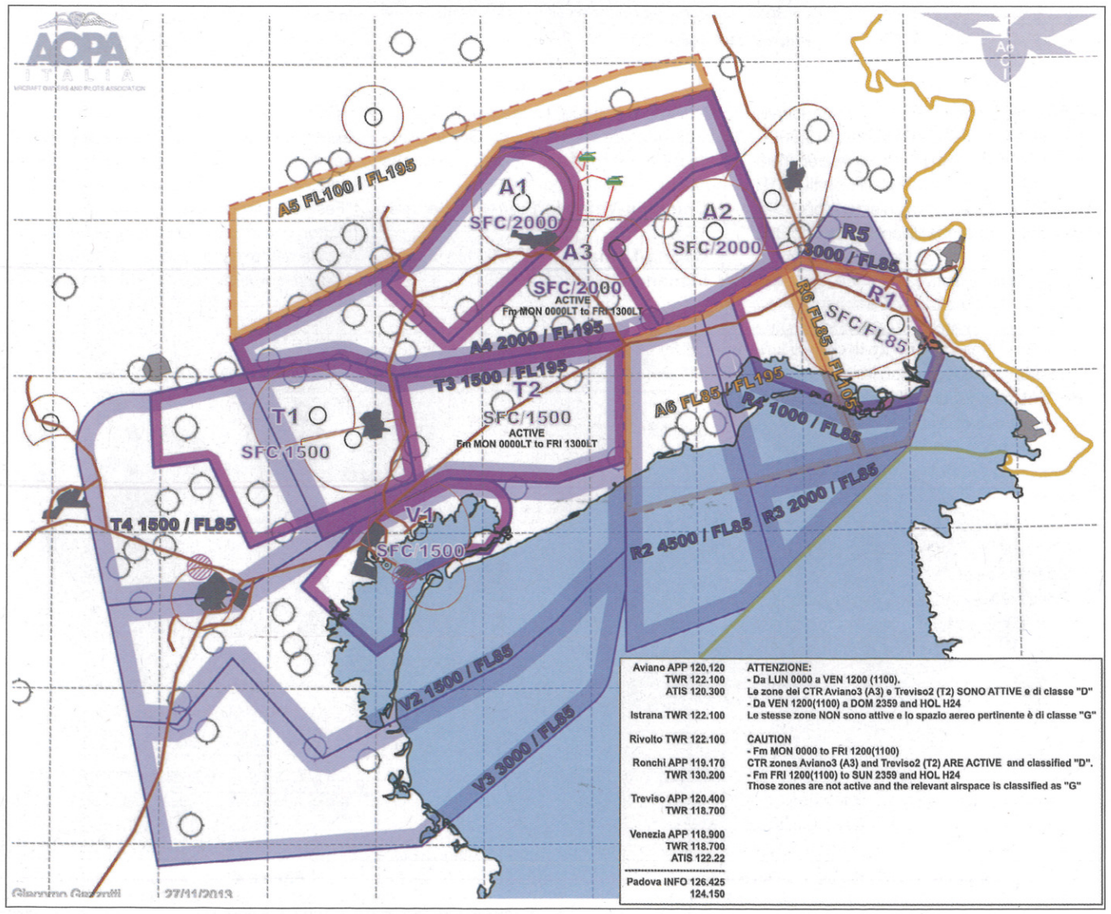


Figura 5 **Assetto feriale dal il 9/01/2014.**



modifiche (Avvicinamenti di Aviano e di Treviso), e quale il rispetto della nuova struttura dello SA da parte dei piloti. La prima questione ci riguarda relativamente, è implicito che la riduzione dei CAS porta ipso facto a una diminuzione del carico ATC derivato dalla gestione dei voli VFR. La seconda questione invece ci riguarda direttamente: ridurre lo spazio aereo controllato significa consentire, a traffico non in contatto radio (spazio Golf), di volare più prossimo a traffico controllato. In altre parole significa che, in caso di infrazione e di insorgente conflitto, il tempo che il controllore ha a disposizione per avvisare e/o spostare il suo traffico è minore. Il fatto è che la sperimentazione non va a verificare la safety della struttura "feriale" per sé, questa è già teoricamente garantita dalla progettazione dello spazio aereo secondo normativa. Quello che i provider andranno a testare è la safety in relazione al rispetto che i piloti hanno della normativa stessa. Un esempio di cosa si intende? Tra i doveri dei piloti c'è quello di verificare i Notam prima del decollo. Nei mesi primaverili la PAN si allena spesso davanti a Lignano, quando e dove esattamente è pubblicizzato con i Notam. Passar di lì nel momento sbagliato e poi dire: "Notam?" non aiuterà. È doveroso sottolineare che entrambi i provider propendono per la soluzione "festiva", ciò non di meno, data l'entità della variazione, e il tipo di traffici coinvolti nell'area, AM ha preferito essere cauta. In sintesi: sta ai piloti far sì che i provider non cambino opinione e quindi, prima di commettere un errore grossolano, o un'infrazione tout court, ogni singolo dovrebbe riflettere su cosa rischia di togliere a se stesso e agli altri. Sia AOPA sia AeCI seguiranno la valutazione, speriamo di risentirci solo a giugno o luglio con buone notizie.

COSA SI VINCE (O SI PERDE)

Attualmente insistono all'interno di un CAS ben 45 strutture con la mannaia che dondola sul collo, obbligate a chiedere permessi per corridoi e quant'altro, i cui gestori sono trattenuti dall'investire nella struttura per ovvie ragioni. Se verrà consolidata la soluzione "festiva", 37 strutture saranno definitivamente liberate dalle problematiche ATC, in caso contrario 17 torneranno a esser comprese all'interno di uno spazio aereo controllato. Lo stesso vale per il volo: attualmente per i cosiddetti velivoli VDS "basici" il volo legale è un volo in gabbietta (da un corridoio all'altro); viceversa, tra sei mesi potrebbe essere confermato lo spazio G "festivo" che abbiamo visto. Infine: molte delle nostre richieste sono state accolte, ma alcune sono state rifiutate. Tra queste ultime c'è quella di spazio G tra l'ATZ di Rivolto (Aviano 2) e il CTR di Ronchi. Percorrere quel canale comporta per il traffico GA e VDS "avanzato" la richiesta di una entry clearance ad Aviano. Per quanto riguarda il traffico VDS, Lucio Moro e Fausto Pittino dell'Aero Club di Pordenone (la Comina) mi hanno appena confermato che per tutto il 2014 sarà attivo il corridoio "Pordenone C" a 500 ft AGL.

E AI PIANI ALTI?

L'AIRAC, per quanto concerne gli spazi aerei di secondo livello non riserva né sorprese, né difficoltà di lettura, l'unico commento è che forse si poteva fare di più. Sono descritti in quest'ultima cartina che rappresenta schematicamente tutte le variazioni con validità 09/01/2014.

"GRAZIE" A...

Desidero ringraziare tutti coloro che hanno lavorato per quest'impresa e per non far torto a nessuno, lo faccio seguendo lo stretto ordine di apparizione:
- Luigi Franceschetti, per la spinta iniziale, per avermi messo in contatto con Marco Grilli e per averci indirizzato verso il Nord Est e il volo "basico" (io puntavo alle TMA).
- Antonio Pilotto e Carmelo Lopis per averci ascoltato, supportato e per i preziosi suggerimenti.
- Marco Grilli, per l'amicizia, per averci creduto, e aver condiviso tutti i pesi.
- Rinaldo Gaspari, Presidente AOPA, per aver creduto in Marco, nell'impresa, e nel sottoscritto, per averci messo l'immagine e lavoro, resistendo alle frecciate che arrivavano da ogni dove.
- Giulio Cacciatore Direttore Generale di AeCI e tutto il gruppo di lavoro di AeCI per il supporto e l'aiuto.

Infine, scusandomi con tutti coloro di cui ho dimenticato il nome, un sentito ringraziamento a chi ha effettivamente lavorato all'AIRAC per costruire quanto visto fin qui: Costantino Senatore, Marcello Fiacconi, Alessandro Donato, Pietro Martino e Fabio Pesce per l'Aeronautica Militare; Giuseppe Scala e Leonardo Niccolò per ENAV (gg).

AVIOPortolano ITALIA®
NUOVA E GRATUITA!
App2.0
Ormai ci siamo
Abbiamo completamente riprogettato la nuova app per Smartphone e Tablet Apple ed Android
disponibile da Febbraio 2014 su:
Disponibile su App Store
APP ANDROID SU Google play
per maggiori informazioni:
www.avioportolano.it/app
seguici anche su FaceBook e Twitter