

Procedure di radio avaria per aeromobili in partenza.

In caso di avaria sono stabilite le seguenti procedure:

- inserire sul trasponder il Codice 7600
- se non è stata ricevuta alcuna autorizzazione IFR procedere in condizioni VMC verso l'aeroporto di partenza, se in condizioni IMC il volo procederà per il punto LUGAN e poi il punto PINIK dove si uniformerà a quanto previsto per la radio avaria in arrivo (sottoparagrafo concernente procedure di radio avaria per aeromobili in arrivo).
Se è stata ricevuta un'autorizzazione IFR attraversare CANNE/ORI/SRN/VOG/OMETO/LUGAN salendo all'ultimo livello di volo assegnato e confermato ma non al di sotto della MCA
- continuare la salita al livello indicato nel piano di volo presentato
- lasciare l'ultimo livello di volo o altitudine assegnata e confermata, non prima di tre minuti dopo il decollo

NOTA

Le procedure descritte al 3° e 4° alinea precedenti si applicano solo se è stata emessa una autorizzazione IFR.

2.4 Norme per il traffico VFR

1) Generalità

I voli VFR sono consentiti entro i settori previsti in ENR 6.3-3 agli:

- a) aeromobili militari
- b) aeromobili privati
- c) aeromobili delle compagnie di N.A. nazionali soltanto per addestramento

Tutti i voli che interessano i settori VFR sottostanti la TMA di Milano devono essere condotti con trasponder modo A e C funzionante e sempre acceso

2) Aeromobili in sorvolo

Gli aeromobili diretti alla TMA di Milano dalla FIR di Zurigo attraverso l'area di Monteceneri, dovranno aver stabilito contatto radio con il FIC di Milano prima di attraversare i confini geografici della TMA.

3) Aeromobili in arrivo

L'aeromobile dovrà rimanere in collegamento con il FIC di Milano fino a quando non verrà istruito a collegarsi con l'appropriato Ente ATS dell'aeroporto di destinazione.

4) Cancellazione del piano di volo IFR per gli aeromobili diretti agli aeroporti ubicati nella TMA

La richiesta di cancellazione di un piano di volo IFR può essere approvata alle seguenti condizioni:

- a) il volo non sia diretto agli aeroporti di Bergamo, Genova, Linate, Malpensa e Torino
- b) l' aeromobile voli nei settori ed ai livelli/ altezze riportati in ENR 6.3-3

5) Aeromobili in partenza

L'aeromobile dovrà stabilire e mantenere il contatto con il FIC di Milano subito dopo aver lasciato la frequenza dell'appropriato Ente ATS.

- a) Piani di volo misti VFR/IFR

Il tratto VFR deve essere pianificato almeno fino ai confini della TMA

6) Voli che operano nell'area di Aosta

- a) Traffico VFR in sorvolo proveniente da EST:

Communication failure procedure for departing aircraft.

In case of communication failure the following procedures will apply:

- set transponder on Code 7600
- if the flight didn't receive IFR clearance: the flight under VMC may proceed to the departing aerodrome; if under IMC the flight may proceed to LUGAN then PINIK and follow the procedure reported above in sub-paragraph concerning communication failure for arriving aircraft. If the flight received IFR clearance: that flight may proceed to CANNE/ORI/SRN/VOG/OMETO/LUGAN climbing to the last assigned and acknowledged flight level but not below MCA
- continue to climb to flight level indicated in the flight plan
- leave the last assigned and acknowledged flight level or altitude not before three minutes after take-off

REMARK

Procedures depicted in 3rd and 4th previous items are valid for the flights that received IFR clearance.

2.4 Rules for VFR traffic

1) General

VFR flights are allowed within sectors described in ENR 6.3-3 to:

- a) military aircraft
- b) private aircraft
- c) domestic airlines for training purposes only

All flights operating within VFR sectors below Milano TMA shall keep an operational mode A and C transponder switched on at all times during the flight

2) Overflying aircraft

Aircraft inbound Milano TMA from Zurich FIR through Monteceneri area shall have established radio contact with Milano FIC before crossing the geographical boundaries of TMA.

3) Arriving aircraft

Aircraft shall maintain radio contact with Milano FIC until instructed to contact the appropriate ATS Unit of destination.

4) Cancellation of IFR flight plan of aircraft inbound to airports located within TMA

Cancellation of IFR flight plan may be allowed at the following conditions:

- a) the flight is not bound to aerodromes of Bergamo, Genova, Linate, Malpensa and Torino
- b) the aircraft is flying within sectors and at levels/heights shown in ENR 6.3-3

5) Departing aircraft

Aircraft shall establish and maintain radio contact with Milano FIC immediately after leaving the appropriate ATS Unit frequency.

- a) VFR/IFR flight plans

VFR portion must be planned at least as far as the TMA boundaries.

6) Flights operating within Aosta area

- a) Overflying VFR traffic coming from EAST:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR identificato con il nominativo "IVREA" sulla frequenza di Milano FIC/ACC. Per tale traffico IVREA deve essere considerato punto di riporto obbligatorio sulla frequenza di Milano FIC/ACC; - obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR identificato con il nominativo "SCOPELLO" sulla frequenza di Milano FIC/ACC. <p>b) Traffico VFR in sorvolo proveniente da OVEST:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR identificato con il nominativo "LA SALLE" sulla frequenza di Milano FIC/ACC oppure Aosta AFIU. <p>c) Traffico VFR in sorvolo proveniente da NORD:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR identificato con il nominativo "GRAN SAN BERNARDO" sulla frequenza di Milano FIC/ACC oppure Aosta AFIU. <p>d) Traffico VFR in sorvolo proveniente da NORD EST:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR identificato con il nominativo "CERVINIA" sulla frequenza di Milano FIC/ACC oppure Aosta AFIU. | <ul style="list-style-type: none"> - mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "IVREA" on Milano FIC/ACC radio frequency. For that traffic IVREA shall be considered as mandatory reporting point on Milano FIC/ACC radio frequency. - mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "SCOPELLO" on Milano FIC/ACC radio frequency. <p>b) Overflying VFR traffic coming from WEST:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "LA SALLE" on Milano FIC/ACC or Aosta AFIU radio frequency. <p>c) Overflying VFR traffic coming from NORTH:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "GRAN SAN BERNARDO" on Milano FIC/ACC or Aosta AFIU radio frequency. <p>d) Overflying VFR traffic coming from NORTH-EAST:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "CERVINIA" on Milano FIC/ACC or Aosta AFIU radio frequency. |
|--|--|

NOTA

L'eventuale traffico originante all'interno della zona definita dai punti di riporto VFR sopra indicati deve stabilire al più presto il contatto radio con Milano FIC o Aosta AFIU.

7) Lavoro aereo

In aggiunta a quanto previsto nell' ENR 1.1 gli aeromobili che intendono effettuare lavoro aereo saranno separati dal traffico IFR in atto e normalmente un solo aeromobile per volta sarà autorizzato ad operare nell'ambito della stessa area di attività.

REMARK

Any traffic departing from the area defined by the above mentioned VFR reporting points, shall establish radio contact with Milano FIC or Aosta AFIU, as soon as possible.

7) Aerial work

In addition to the procedures for aerial work activity described in ENR 1.1, such flights shall be separated from IFR traffic and normally only one aircraft at the time will be cleared to operate in the same area of activity.