

## ENR 5.1 ZONE VIETATE, REGOLAMENTATE, PERICOLOSE E TEMPORANEAMENTE RISERVATE PROHIBITED, RESTRICTED, DANGER AND TEMPORARY SEGREGATED AREAS

- |   |   |
|---|---|
| <p>1 Un diverso uso dello spazio aereo può comportare l'istituzione di zone che secondo il tipo di attività svolta all'interno di esse, vengono definite come segue:</p> <p>1.1 <b>ZONA VIETATA</b></p> <p>Spazio aereo di dimensioni definite, al di sopra del territorio o delle acque territoriali dello Stato, entro il quale il volo degli aeromobili è vietato.</p> <p><b>NOTA</b><br/>A meno che diversamente indicato nella colonna "tipo di restrizione/Note", il divieto deve intendersi per tutti gli aeromobili e H24.</p> <p>1.2 <b>ZONA REGOLAMENTATA</b></p> <p>Spazio aereo di dimensioni definite, al di sopra del territorio o delle acque territoriali dello Stato, entro il quale il volo degli aeromobili è subordinato a determinare specifiche condizioni.</p> <p><b>NOTA</b><br/>Questa restrizione è applicata tutte le volte che il volo degli aeromobili, entro la zona designata, non è proibito in qualsiasi momento e/o circostanza, ma è subordinato a determinate specifiche condizioni/autorizzazioni.</p> <p>1.3 <b>ZONA PERICOLOSA</b></p> <p>Spazio aereo di dimensioni definite entro il quale possono svolgersi attività pericolose per il volo degli aeromobili durante periodi di tempo specificati.</p> <p><b>NOTA</b><br/>Questa restrizione è applicata solo quando il pericolo potenziale per aeromobili in volo non ha portato all'istituzione di una zona regolamentata o di una zona vietata. Lo scopo dell'istituzione di una zona pericolosa è di richiamare l'attenzione degli esercenti o dei piloti degli aeromobili sul pericolo potenziale, lasciando loro la facoltà di giudicare se tale pericolo rischia di compromettere la sicurezza degli aeromobili dei quali sono responsabili.</p> <p>1.4 <b>ZONA TEMPORANEAMENTE RISERVATA (TSA)</b></p> <p>Spazio aereo di dimensioni definite entro il quale si svolgono attività che richiedono la riserva di spazio aereo destinato all'esclusivo uso di specifici utenti durante un determinato periodo di tempo.</p> <p>2 <b>NOTE GENERALI</b></p> <p>2.1 In Italia le porzioni di spazio aereo delle zone vietate, regolamentate e TSA, che si trovano al di fuori delle acque territoriali, debbono essere considerate pericolose.</p> <p>2.2 Ogni zona è descritta nel ENR 5.1, dove vengono indicati i limiti laterali e verticali, il tipo di attività, di restrizione e gli orari in cui viene svolta ed altre informazioni pertinenti. In caso di necessità, l'attivazione delle zone in orari diversi da quelli pubblicati può avvenire a seguito di emissione di apposito NOTAM.</p> | <p>1 A different use of airspace may involve the establishment of areas which, depending on the activity conducted within, are defined as follows:</p> <p>1.1 <b>PROHIBITED AREA</b></p> <p>An airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of the State within which the flight of aircraft is prohibited.</p> <p><b>REMARK</b><br/>Unless otherwise specified in column "type of restriction/Remarks", the prohibition shall be intended for all aircraft and H24.</p> <p>1.2 <b>RESTRICTED AREA</b></p> <p>An airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of the State within which the flight of aircraft is restricted in accordance with certain specified conditions.</p> <p><b>REMARK</b><br/>This term is used whenever the flight of aircraft within the designated airspace is not absolutely prohibited, but it is subject to comply with specified conditions/authorizations.</p> <p>1.3 <b>DANGER AREA</b></p> <p>An airspace of defined dimensions within which activities dangerous to the flight of aircraft may exist at specified times.</p> <p><b>REMARK</b><br/>This term is used only when the potential danger to aircraft has not led to the designation of the airspace as restricted or prohibited. The effect of the creation of the danger area is to caution operators or pilots of aircraft that is necessary for them to assess the danger in relation to their responsibility for the safety of their aircraft.</p> <p>1.4 <b>TEMPORARY SEGREGATED AREA (TSA)</b></p> <p>An airspace of defined dimensions within which activities require the reservation of airspace for the exclusive use of specific users during a determined period of time.</p> <p>2 <b>GENERAL REMARKS</b></p> <p>2.1 In Italy airspace portions of prohibited, restricted and TSA areas, outside the territorial waters, shall be considered as dangerous areas.</p> <p>2.2 Each area is described in ENR 5.1, where lateral and vertical limits, type of activity, type of restriction and times at which it applies are indicated, besides other pertinent information. When necessary, areas can be activated during different hours from the published ones by appropriate NOTAM.</p> |
|---|---|

<p><b>3 SERVIZIO DI COORDINAMENTO E CONTROLLO DELL'AERONAUTICA MILITARE (SCCAM)</b></p> <p>3.1 Presso i Centri di Controllo Regionale di Roma, Milano, Padova e Brindisi, allo scopo di consentire al traffico IFR la permeabilità delle aree regolamentate militari sono in funzione i seguenti Servizi di Coordinamento e Controllo dell'Aeronautica Militare:</p> <p style="text-align: center;"><b>a. SCCAM Roma</b> nominativo di chiamata e frequenza utilizzata: vedi ENR 2.1.2 <i>call sign and frequency: see ENR 2.1.2</i></p> <p style="text-align: center;"><b>b. SCCAM Milano</b> nominativo di chiamata e frequenza utilizzata: vedi ENR 2.1.2 <i>call sign and frequency: see ENR 2.1.2</i></p> <p style="text-align: center;"><b>c. SCCAM Padova</b> nominativo di chiamata e frequenza utilizzata: vedi ENR 2.1.2 <i>call sign and frequency: see ENR 2.1.2</i></p> <p style="text-align: center;"><b>d. SCCAM Brindisi</b> nominativo di chiamata e frequenza utilizzata: vedi ENR 2.1.2 <i>call sign and frequency: see ENR 2.1.2</i></p>	<p><b>3 ITALIAN AIR FORCE COORDINATION AND CONTROL SERVICE (SCCAM)</b></p> <p>3.1 In Roma, Milano, Padova and Brindisi Area Control Centers, in order to allow IFR traffic transiting military restricted areas, following Air Force Coordination and Control Service are operating:</p>
<p><b>4 PROCEDURE PER L'ATTRAVERSAZIONE DELLE AREE REGOLAMENTATE (R) E DELLE AREE TEMPORANEAMENTE SEGREGATE (TSA)</b></p> <p>4.1 Ove previsto nella colonna "Tipo di restrizione/Note" di ciascuna area R/TSA, l'Ente ATS responsabile può autorizzare l'attraversamento dell'area in funzione dell'attività in atto all'interno della stessa.</p> <p>4.2 Durante l'attraversamento sono obbligatori l'uso del transponder ed il contatto radio.</p> <p>4.3 Attraversamenti IFR. Il Centro di Controllo Regionale (ACC) interessato coordina con lo SCCAM corrispondente o altro Ente ATS responsabile a ciò designato l'attraversamento dello spazio aereo regolamentato/segregato. Lo SCCAM, valutata la situazione di traffico nell'area R/TSA, consentirà ogni qualvolta possibile, la permeabilità della stessa autorizzando la rotta ed il/i livello/i richiesto/i o, in caso di impossibilità, la rotta ed il/i livello/i più prossimi, garantendo le prescritte separazioni ICAO. Le autorizzazioni per l'attraversamento da parte del GAT delle aree R/TSA possono essere concesse anche per periodi prolungati. Lo SCCAM o altro Ente ATS responsabile a ciò designato, nell'interesse della sicurezza, può richiedere in contatto radio l'aereo che effettua l'attraversamento, oppure lasciarlo in collegamento con l'ACC interessato: i servizi ATS relativi saranno forniti in accordo alla classificazione ICAO dello spazio aereo riportata in ENR 1.</p> <p>4.4 Attraversamenti VFR. Ove è prevista l'autorizzazione all'attraversamento in VFR, questa deve essere richiesta dal pilota all'Ente ATS responsabile sull'appropriata frequenza radio specificando: nominativo, tipo e velocità del velivolo, aeroporto di partenza e destinazione, stimato d'ingresso nell'area regolamentata, rotta e livello richiesti, durata dell'attraversamento. Durante l'attraversamento il pilota deve attenersi scrupolosamente alla rotta ed al livello approvati, nonché ad altre eventuali istruzioni emesse dall'Ente ATS; se impossibilitato deve darne avviso all'Ente ATS interessato ed ottenere istruzioni alternate. Se non diversamente specificato il transponder deve essere selezionato su Modo A CODE 7000.</p>	<p><b>4 PROCEDURES FOR CROSSING RESTRICTED AREAS (R) AND TEMPORARY SEGREGATED AREAS (TSA)</b></p> <p>4.1 Where so reported in the "Type of restriction/Remark" column of each R/TSA area, the responsible ATS Unit may authorize the crossing of the area taking into account the activity in progress there in.</p> <p>4.2 During crossing transponder and radio contact are required.</p> <p>4.3 IFR crossing. For crossing of R/TSA airspace the Area Control Centre (ACC) involved will coordinate with the related SCCAM or other responsible ATS Unit as indicated.  The SCCAM, evaluated the traffic situation in the R/TSA area, may allow whenever possible its permeability, by authorizing the route and the flight level/s as requested, or, if unable, the nearest route and level/s, granting the standard ICAO separation. Authorizations issued for the General Air Traffic (GAT) to cross R/TSA may also be referred to extended periods.  The SCCAM or other responsible ATS Unit, in the interest of safety, may request the radio contact with the crossing aircraft or allow the aircraft to remain in contact with the ACC concerned: proper ATS services will be provided in accordance with ICAO airspace classification as reported in ENR 1.</p> <p>4.4 VFR crossing. Where VFR crossing is allowed, authorization shall be requested by the pilot to the responsible ATS Unit on the prescribed radio frequency, specifying: call sign, type of aircraft and speed, aerodrome of departure and destination, restricted area estimated crossing time, requested route and level, time required for crossing. During crossing pilot shall strictly adhere to the approved route and level, together with other instructions by the ATS Unit; if unable pilot shall advise the ATS Unit concerned and obtain an amended instruction.  Unless otherwise specified transponder must be operated on Mode A CODE 7000.</p>