

REGOLAMENTO DI SCALO

AEROPORTO NOVI LIGURE

Eugenio Mossi



A cura della Direzione Aeroportuale Nord-Ovest
Ufficio Aeroportuale Torino
Ordinanza n° 3/2023/TRN

| | | | |
|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Edizione: | 1 | 2 | 3 |
| Revisione: | 0 | 0 | 0 |
| Inizio Validità: | 12/12/2011 | 17/12/2019 | 12/04/2023 |

INDICE

| Cap. / Sez. | | Pag. |
|--------------|---|-----------------------------|
| | Capitolo 1 - PREMESSA | 4 |
| 1.1 | Emanazione | 5 |
| 1.2 | Informazione e diffusione | 5 |
| 1.3 | Aggiornamento | 5 |
| 1.4 | Normativa di riferimento | 5 |
| | Capitolo 2 – GENERALITA' | 6 |
| | Il Regolamento – Struttura e Gestione | 7 |
| 2.1 | Struttura del Regolamento | 7 |
| 2.2 | Modifica del testo | 7 |
| 2.3 | Stato degli Aggiornamenti | 7 |
| 2.4 | Contenuti | 7 |
| 2.5 | Sanzioni | 7 |
| | Capitolo 3 – CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO E OPERATIVITA' | 8 |
| 3.1 | Caratteristiche dell'Aeroporto | 9 |
| 3.2 | Operazioni di volo | 9 |
| 3.3 | Caratteristiche fisiche e tecniche delle piste | 9 |
| 3.4 | Circuiti di traffico | 9 |
| 3.5 | Decolli e atterraggi | 10 |
| 3.6 | Chiusura dell'Aeroporto | 10 |
| 3.7 | Attività VDS | 10 |
| 3.8 | Operazioni Low-Visibility e VFR notturno | 10 |
| 3.9 | Attività di paracadutismo | 11 |
| | Capitolo 4 – SOGGETTI OPERANTI, COMPETENZE E MONITORAGGIO | 12 |
| 4.1 | Generalità | 13 |
| 4.2 | Soggetti operanti | 13 |
| 4.2.1 | Competenze | 14 |
| 4.2.2 | Monitoraggio | 14 |
| 4.3 | Funzione ATS | 16 |
| 4.4 | Rifornimento carburante | 16 |
| 4.5 | Pronto soccorso sanitario | 16 |
| 4.6 | Presidio Sanitario | 16 |
| 4.7 | Presidio Antincendio | 16 |
| 4.8 | Autorità di Pubblica Sicurezza e Doganali | 17 |
| 4.9 | Autorità Amministrativa | 17 |
| | Capitolo 5 – SECURITY E SAFETY | 18 |
| 5. | Definizioni | 19 |
| 5.1 | Security | 19 |
| 5.1.1 | Procedure di accesso delle persone nelle aree riservate alle operazioni di volo | 19 |
| 5.1.2 | Procedure di accesso mezzi nelle aree riservate alle operazioni di volo | 19 |
| 5.1.3 | Misure di sicurezza (protezione degli aeromobili) | 19 |
| 5.1.4 | Schede di sicurezza | 20 |
| 5.1.5 | Segnaletica aeroportuale di security | 20 |
| 5.1.6 | Procedure di chiusura edifici, manufatti, porte e varchi aeroportuali | 20 |
| 5.1.7 | Tenuta elenchi di accesso | 21 |
| 5.1.8 | Procedure di challenging | 21 |
| 5.2 | Safety | 21 |
| 5.2.1 | Circolazione dei veicoli/mezzi in airside | 22 |
| Edizione : 3 | Inizio Validità: 12/04/2023 | Revisione: 0 del 11/04/2023 |
| | | Pagina: 2 |

| | | |
|-------|-------------------------------------|----|
| 5.2.2 | Requisiti dei veicoli/mezzi | 23 |
| 5.2.3 | Assicurazione veicoli | 23 |
| 5.3 | Informazioni aeronautiche | 23 |
| 5.3.1 | Procedura per l'emissione dei NOTAM | 24 |
| 5.4 | Sicurezza del lavoro | 24 |
| 5.5 | Tutela ambiente | 25 |
| 5.6 | Gestione emergenze | 25 |
| 5.7 | Obblighi di informazione | 26 |

| Cap. / Sez. | | Pag. |
|-------------|--|------|
| | ALLEGATI – Lista degli Allegati validi | 29 |
| AII. A | CONTATTI | |
| AII. B | PLANIMETRIA | |
| AII. C | SERVIZIO ANTI-INCENDIO | |
| AII. D | GIORNALE ACCESSI | |
| AII. E | REGISTRO MOVIMENTI GIORNALIERI | |
| AII. F | REGISTRO DATI PERSONALI PILOTI | |
| AII. G | MODULO SEGNALAZIONE INCIDENTI, INCONVENIENTI ED EVENTI | |
| AII. H | ISPEZIONE GIORNALIERA | |
| AII. I | ELENCO MEZZI DI SUPPORTO | |
| AII. J | ELENCO PERSONE CHE HANNO ACCESSO AGLI AEROMOBILI | |
| AII. K | PRIOR PERMISSION REQUEST | |
| AII. L | GIORNALE ACCESSI VISITATORI | |
| | PROCEDURE – Lista delle Procedure | |
| P. 1 | PROCEDURA VERIFICA AGIBILITA' | |
| P. 2 | PROCEDURA DI SICUREZZA | |

CAPITOLO 1

PREMESSA

1.1 Emanazione

Il contenuto di questo Regolamento di Scalo rappresenta la raccolta di regole e procedure per l'esercizio e l'utilizzo dell'Aeroporto "Eugenio Mossi" di Novi Ligure, ad integrazione di quanto disciplinato dalle norme e dai regolamenti comunitari e nazionali.

Il Regolamento è redatto ed emanato ai sensi dell'art. 699 del Codice della navigazione e in coerenza con la Circolare ENAC APT-19 del 26/10/2005, per le parti applicabili.

Il soggetto responsabile dell'elaborazione, dell'aggiornamento, dell'emanazione e della pubblicazione del presente Regolamento di Scalo è:

ENAC Direzione Aeroportuale Nord-Ovest – Ufficio Aeroportuale Torino.

Il Direttore Aeroportuale Nord-Ovest adotta e rende cogente il presente Regolamento di Scalo con propria Ordinanza, pubblicata sul sito istituzionale www.enac.gov.it.

1.2 Informazione e diffusione

La diffusione e l'informazione sui contenuti del Regolamento di scalo sono a cura della BEPILOT.IT S.R.L. sia nel caso di operatori saltuari che di operatori basati sull'aeroporto, mediante invito alla consultazione.

1.3 Aggiornamento

Il presente documento potrà essere integrato e/o revisionato in ottemperanza ad aggiornamenti di legge, norme organizzative e tutto ciò che può avere rilevanza ai fini della sicurezza aeroportuale e della navigazione aerea.

1.4 Normativa di riferimento:

Le Ordinanze in vigore sono consultabili presso gli uffici ENAC della Direzione Aeroportuale Nord Ovest – Ufficio Aeroportuale Torino, e online sul sito www.enac.gov.it

CAPITOLO 2

GENERALITÀ

Il Regolamento – Struttura e gestione

2.1 Struttura del Regolamento

Il Regolamento di Scalo si articola in Capitoli e Paragrafi.

2.2 Modifica del testo

Le modifiche al testo a seguito di revisione o aggiornamento del Regolamento di Scalo saranno sostituite dall'aggiornamento o revisione.

2.3 Stato degli aggiornamenti

Ogni pagina del presente regolamento reca l'indicazione di:

- Edizione;
- Revisione;
- Data inizio validità.

Tutti i soggetti operanti sull'aeroporto sono tenuti ad essere informati circa i contenuti e gli aggiornamenti del Regolamento stesso tramite la BEPILOT.IT S.R.L.

2.4 Contenuti

Il presente Regolamento di Scalo contiene la raccolta:

- delle regole generali;
- delle procedure in vigore presso l'aeroporto per il coordinato e regolare utilizzo delle infrastrutture e degli impianti;
- delle disposizioni emesse dall'ENAC;

richiama

- il contenuto delle Ordinanze in vigore emanate dal Direttore Aeroportuale Nord-Ovest ENAC;

raccoglie le regole per assicurare

- l'ordinato e regolare utilizzo delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali;
- l'accesso e utilizzo delle infrastrutture di uso comune e lo svolgimento delle attività aeroportuali nel rispetto delle normative vigenti.

2.5 Sanzioni

L'inosservanza delle disposizioni del presente Regolamento di Scalo, ove non configuri una condotta penalmente rilevante, è sanzionabile a norma dell'art. 1174 del Codice della Navigazione.

CAPITOLO 3

CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO E OPERATIVITA'

3.1 Caratteristiche dell'Aeroporto

- L'Aeroporto "Eugenio Mossi" di Novi Ligure è aperto a: **Traffico turistico comunitario**, con le limitazioni indicate ai par. 3.2 e 3.7.
- Indicatore di località (ICAO): LIMR
- Coordinate (ARP) 44°46'48"N – 008°47'11"E
- Elevazione 607FT
- Autorità Amministrativa Aeroportuale: ENAC D.A. Nord-Ovest, Ufficio Aeroportuale di Torino, Aeroporto Sandro Pertini di Torino Caselle Strada San Maurizio 12, 10072 Caselle Torinese (TO) Tel. 0115678407 – e-mail nordovest.apt@enac.gov.it
- Esercente: ENAC Servizi S.r.l.
- Codice di riferimento dell'Aeroporto: 2B
- Autorità ATS: NIL
- Classificazione spazio aereo: "G"
- Spazio Aereo AIS: FIR Milano
- Traffico consentito: VFR (Visual Flight Rules)
- Orario di servizio: come pubblicato in AIP Italia AD 2 LIMR 1-1 e NOTAM in vigore
- Distanza e direzione dalla città: 1,08 NM a nord.

3.2 Operazioni di volo

Le procedure di decollo, atterraggio e la guida ai movimenti a terra con i relativi sistemi di controllo e segnalazione in uso presso l'Aeroporto "Eugenio Mossi" di Novi Ligure sono pubblicate in AIP Italia AD 2 LIMR.

Le caratteristiche delle infrastrutture, degli impianti e dell'organizzazione dell'Aeroporto "Eugenio Mossi" di Novi Ligure sono pubblicate in AIP Italia AD 2 LIMR.

Tutte le operazioni di volo devono avvenire nel rispetto delle caratteristiche operative pubblicate ed è dovere del Pilota/Operatore Aereo verificare la compatibilità delle infrastrutture con le caratteristiche e le prestazioni dell'aeromobile impiegato.

Il traffico dell'Aviazione Generale, diverso da quello effettuato dagli Operatori di base sull'Aeroporto, è consentito solo previa conferma dell'effettiva disponibilità dei servizi aeroportuali da richiedere telefonicamente a BEPILOT.IT S.R.L con un preavviso di almeno 4 (quattro) ore prima dell'ETA, al fine di garantire la disponibilità del servizio del presidio antincendio e per l'attivazione dei mezzi di soccorso.

Telefono Bepilot n. +39 351 601 6144

3.3 Caratteristiche fisiche e tecniche delle piste:

Come pubblicato in AIP Italia AD 2 LIMR.

3.4 Circuiti di traffico:

Come pubblicato in AIP Italia AD 2 LIMR.

3.5 Decolli e Atterraggi

Il pilota responsabile del volo è tenuto a notificare con almeno 4 (quattro) ore di preavviso alla BEPILOT.IT S.R.L. l'orario previsto di atterraggio e di decollo, al fine dell'attivazione del presidio antincendio.

Le operazioni di decollo, atterraggio e rullaggio, nel rispetto di quanto previsto al precedente punto 3.2 – Operazioni volo, vengono effettuate sotto la responsabilità del pilota ai comandi o del pilota istruttore in caso di allievo a bordo.

Lo stesso pilota è responsabile della separazione a terra con altri aeromobili o eventuali ostacoli, nonché del parcheggio, della scelta e dello stazionamento nelle apposite aree adibite a tale scopo.

Il pilota responsabile è tenuto a comunicare tempestivamente alla BEPILOT.IT S.R.L. i dati necessari alla compilazione del registro dei movimenti giornalieri di cui al par. 4.2.

3.6 Chiusura dell'Aeroporto

In caso di chiusura totale o parziale dello scalo, resa nota per mezzo di NOTAM, nessun soggetto potrà avanzare nei confronti della BEPILOT.IT S.R.L. o dell'ENAC, pretese di indennizzo o risarcimento alcuno per la mancata messa a disposizione degli impianti, infrastrutture, beni e servizi aeroportuali.

3.7 Attività VDS

È ammessa esclusivamente l'attività di "VDS avanzati" condotti da piloti specificatamente qualificati.

La conduzione dei voli avviene nel rispetto dei circuiti di traffico pubblicati ed in conformità alle prescrizioni del D.P.R. n. 133 del 09.07.2010, disciplina del volo da diporto sportivo, con particolare riferimento all'art. 9.

3.8 Operazioni Low-Visibility e VFR notturno

Non sono consentite.

3.9 Attività di paracadutismo

L'Aeroporto "Eugenio Mossi" di Novi Ligure è autorizzato all'attività di scuola di paracadutismo, più precisamente:

- Addestramento propedeutico ai lanci
- Addestramento per il conseguimento della licenza di paracadutismo
- Addestramento per il conseguimento dell'abilitazione di istruttore di paracadutismo (I.P.)
- Addestramento per la certificazione di idoneità tecnica speciale DL, AFF, PT
- L'area di atterraggio è pubblicata in AIP Italia AD 2 LIMR2-1
- L'attività avio-lancistica è regolamentata in AIP Italia ENR 5.5.1 ess.

CAPITOLO 4

SOGGETTI OPERANTI COMPETENZE E MONITORAGGIO

4.1 Generalità

L'Aeroporto "Eugenio Mossi" di Novi Ligure è un aeroporto di Aviazione Generale gestito da ENAC Servizi S.r.l.

Le infrastrutture e gli impianti aeroportuali devono essere usati in modo appropriato, esclusivamente per gli scopi a cui sono destinati, tenendo conto delle relative specificità e rischi, delle limitazioni derivanti dal fatto di operare in area aeroportuale e senza provocare incidenti o danneggiamenti di qualsiasi tipo.

Tutti i soggetti che operano in ambito aeroportuale sono direttamente responsabili per i danni arrecati a persone o cose in conseguenza di fatti ed omissioni connessi alla propria attività.

Tutti coloro che esercitano un'attività aeronautica all'interno dell'aeroporto sono soggetti alla vigilanza dell'ENAC.

4.2 Soggetti Operanti

Associazione Sportiva Dilettantistica Volo a Vela Novi

È titolare di:

- D.T.O. (Declared Training Organization): addestramento per il conseguimento della Licenza di Aliante.

Associazione Sportiva Dilettantistica Paraclub Novi Ligure

È titolare di:

- Certificato di Scuola di Paracadutismo

G-FORCE AERONAUTICA S.R.L.

È titolare di:

- CAMO
- Impresa di manutenzione Reg. UE 1321 Part M Subpart F

Scuola di Volo BEPILOT.IT

È titolare di:

- D.T.O (Declared Training Organization): addestramento per il conseguimento della Licenza di Pilota Privato (PPL).

i cui contatti sono contenuti nell'ALLEGATO A.

4.2.1 Competenze

La BEPILOT.IT S.R.L.:

- assicura la presenza, la funzionalità e l'operatività del personale e delle infrastrutture del presidio antincendio necessario e previsto dalla normativa vigente durante le operazioni di volo.
- fornisce informazioni T/B/T, non per scopi ATS, utilizzando il canale assegnatogli; cura il registro dei movimenti giornalieri dell'Aeroporto "Eugenio Mossi" di Novi Ligure, anche ai fini dell'accertamento EPAC da parte dell'ENAC di cui al punto seguente riportando in esso: data e orario del volo; marche, peso fiscale e tipo a/m; esercente; natura e/o tipo del volo; nominativo pilota in comando/allievo; numero persone trasportate oltre il pilota; provenienza/destinazione del volo;
- riscuote le Entrate Proprie dell'Aviazione Civile (EPAC);
- segnala immediatamente, e comunque entro 60 min., incidenti, inconvenienti gravi all'ANSV – Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo e all'ENAC D. A. Nord Ovest – Ufficio Aeroportuale di Torino utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A;
- segnala all'ENAC, con le modalità da esso previste, gli eventi aeronautici di cui al Regolamento (UE) 376/2014 e al Regolamento di esecuzione (UE)2015/1018;
- riceve segnalazioni da soggetti privati operanti sull'Aeroporto che possono avere impatto sull'operatività o comportare riduzione del livello di servizio. Nei casi in cui ciò comporti necessità di emissioni di apposito NOTAM, lo notifica all'Ufficio Aeroportuale di Torino secondo le procedure del par.5.3.

4.2.2 Monitoraggio

La BEPILOT.IT S.R.L., al fine di garantire l'operatività aeroportuale in condizioni di sicurezza, assicura un monitoraggio costante delle infrastrutture dedicate alle operazioni di volo per:

- intercettare eventuali pericoli inerenti alla sicurezza delle operazioni degli aeromobili e mezzi in area di movimento;
- mettere in atto le conseguenti azioni al fine di mitigare il rischio immediato;
- consentire all'ENAC l'adozione dei provvedimenti di competenza.

Lo svolgimento di un sistematico programma di controlli è uno degli aspetti fondamentali per garantire la sicurezza delle operazioni airside di un aeroporto.

Il programma dei monitoraggi, predisposto dal soggetto incaricato è commisurato, in termini di periodicità e frequenza:

- all'infrastruttura aeroportuale;
- al tipo di operazioni che si svolgono sullo scalo;
- agli aeromobili che lo utilizzano;
- agli orari di apertura al traffico aereo.

Verifiche ordinarie, o c.d. di routine, sono da effettuarsi principalmente sull'intera area di movimento, da svolgersi con periodicità giornaliera, con almeno un monitoraggio completo da effettuarsi prima dell'inizio delle operazioni di volo e verifiche successive commisurate all'entità di traffico aereo sullo scalo, al fine di verificare che tali aree siano in condizioni da garantirne un utilizzo sicuro.

Tale verifica ordinaria comprende anche ispezioni che consentano di:

- monitorare l'altezza del manto erboso nelle aeree utilizzate per la movimentazione e la sosta degli aeromobili e più in generale nell'intera "airside", laddove l'altezza della vegetazione possa interferire con le operazioni o con la visibilità della segnaletica, della recinzione, etc.;
- monitorare le condizioni, di visibilità e illuminazione, degli ostacoli autorizzati in "airside" e rilevare e segnalare tempestivamente la presenza di ostacoli non autorizzati (con apposito NOTAM) all'interno e all'esterno del sedime aeroportuale, nelle aree sottostanti le superfici di delimitazione ostacoli;
- verificare le condizioni di integrità della recinzione aeroportuale;
- verificare lo stato dei varchi d'accesso all'"airside" e le strade di accesso da utilizzare nei casi di emergenza, affinché esse siano in condizione da consentire la viabilità, non siano ostruite o presentino situazioni tali da poter ritardare l'eventuale intervento dei mezzi di soccorso;
- verificare che le dotazioni antincendio attestate dai VV.F. (mezzi, infrastrutture, materiale estinguente, etc.) siano mantenute in efficienza tramite idoneo programma di appropriate prove funzionali, che dovranno risultare in un apposito registro sul quale dovranno essere annotate, con firma dell'operatore, anche le prove giornaliere dei mezzi e delle attrezzature in dotazione;
- verificare l'accesso di uomini e mezzi nell'area riservata alle operazioni di volo.

Verifiche straordinarie sono da effettuarsi a seguito di segnalazioni di eventi che possono comportare il degrado delle normali condizioni operative, quali:

- presenza segnalata di FOD o altre contaminazioni nell'area di movimento;
- qualsiasi incidente o inconveniente che possa avere lasciato detriti che costituiscano potenziale pericolo;
- precipitazioni atmosferiche di forte intensità che possano determinare presenza di FOD e/o deterioramento degrado ed inagibilità delle superfici pavimentate o erbose;
- riporto di "Wildlife strike";
- erezione di ostacoli non segnalati.

Attività di controllo speciali sono da effettuarsi, con cadenza periodica, a seguito di valutazioni specifiche e maggiormente approfondite su determinati aspetti che possono essere analizzati tenendo conto di tempi di monitoraggio più estesi, quali:

- valutazioni sullo stato di conservazione delle pavimentazioni, piantagioni arboree, immobili a servizio delle infrastrutture di volo, ecc.;
- mantenimento della configurazione dell'infrastruttura aeroportuale prevista e pubblicata in AIP Italia ed alle eventuali indicazioni di ENAC, con particolare riguardo al posizionamento degli Aiuti Visivi (manica a vento, segnalatori di bordo pista – testate ed eventuali uscite intermedie).

4.3 Funzione ATS

Non è previsto il servizio ATS con personale abilitato alla fonìa per l'assistenza in volo ed al suolo.

Il Canale **122.505** è assegnato per esigenze dell'Aviazione Generale e gestito dalla BEPILOT.IT S.R.L

Tale canale non deve essere usato per scopi ATS.

4.4 Rifornimento carburante

È presente il servizio di rifornimento AVGAS 100LL solo per i velivoli di base sull'Aeroporto.

4.5 Pronto soccorso sanitario

Non è previsto il servizio di Pronto soccorso aeroportuale.

4.6 Presidio Sanitario

L'Aeroporto "Eugenio Mossi" di Novi Ligure non è dotato di un Presidio Sanitario di primo intervento.

Nella città di Novi Ligure è presente un presidio Sanitario "Guardia Medica Servizio di Continuità Assistenziale" sito al n° 13/A di via Crosa Della Maccarina, i cui contatti sono contenuti nell'ALLEGATO A.

4.7 Presidio Antincendio

È individuato in BEPILOT.IT S.r.l. il soggetto titolare del presidio antincendio nonché proprietario del mezzo utilizzato per svolgere il servizio, soggetto il quale è in possesso di tutte le certificazioni necessarie.

Durante tutte le operazioni di volo (decollo, atterraggio, touch and go, etc.), ai fini delle ottimali predisposizioni di eventuali interventi di soccorso, il personale ed i mezzi del presidio antincendio devono essere posizionati in modo da avere massima visibilità su tutta l'area di movimento/manovra e sulle parti limitrofe raggiungibili.

4.8 Autorità di Pubblica Sicurezza e Doganali

Non sono presenti Autorità di Pubblica Sicurezza e Doganali sull'Aeroporto "Eugenio Mossi" di Novi Ligure. Le competenze per la zona aeroportuale sono di:

- **Carabinieri**
Comando Compagnia Comando
Stazione Piazza Pascoli n° 1
15067 Novi Ligure (AL)
i cui contatti sono contenuti nell'ALLEGATO A
- **Questura di Alessandria**
C.so Lamarmora n° 71
15121 Alessandria(AL)
i cui contatti sono contenuti nell'ALLEGATO A
- **Dogana**
Ufficio delle Dogane di Torino
Via Giordano Bruno n° 97
10134 Torino(TO)
i cui contatti sono contenuti nell'ALLEGATO A

4.9 Autorità Amministrativa

L'ENAC Direzione Aeroportuale Nord Ovest – Ufficio Aeroportuale Torino, i cui contatti sono contenuti nell'ALLEGATO A, esercita le funzioni di Polizia dell'aeroporto, ai sensi dell'art. 718 e ss. del Codice della navigazione.

CAPITOLO 5

SECURITY E SAFETY

5. DEFINIZIONI

- a- Per “security” s’intende il complesso di misure e risorse volte a prevenire e/o a fronteggiare atti d’interferenza illecita nei confronti del sistema di Aviazione Civile nel trasporto aereo nel sedime aeroportuale.
- b- Per “safety” s’intende il complesso di misure e risorse di natura tecnica volte a garantire il mantenimento di condizioni oggettive di sicurezza delle infrastrutture, degli impianti, degli aeromobili.

5.1 Security

Le misure di sicurezza dello scalo di Novi Ligure devono conformarsi a quanto previsto dalla Circolare ENAC SEC-06.

5.1.1 Procedure di accesso delle persone nelle aree riservate alle operazioni di volo

L’accesso alle aree riservate alle operazioni di volo è vietato a chiunque non sia:

- Ispettore/Funziionario ENAC;
- Forze dell’Ordine e Personale dell’Agenzia delle Dogane nello svolgimento di compiti d’istituto;
- Investigatori dell’ANSV, in caso di incidente/inconveniente aereo;
- Titolari di licenza di volo, o attestato di volo, sempre accompagnata da documento d’identità con fotografia, ed eventuali passeggeri al seguito;
- Personale della BEPILOT.IT S.R.L., della A.S.D: VOLO A VELA NOVI LIGURE, G-FROCE AERONAUTICA S.R.L., A.S.D. PARACLUB NOVI LIGURE;
- Operatori aventi titolo, accreditati da ENAC o dalla BEPILOT.IT S.R.L.

5.1.2 Procedure di accesso mezzi nelle aree riservate alle operazioni di volo

L’ accesso alle aree riservate alle operazioni di volo è vietato a tutti i mezzi tranne quelli impegnati in compiti di istituto di:

- ENAC;
- FF.O.;
- Quelli definiti di soccorso;
- Quelli di supporto come riportato in Allegato J;
- Quelli di società di manutenzione accreditate da ENAC o BEPILOT.IT S.R.L. secondo specifiche procedure nel rispetto della safety aeroportuale.

5.1.3 Misure di sicurezza (protezione degli aeromobili)

Tutti i soggetti che svolgono attività di aviazione generale o che hanno la gestione di aree di parcheggio devono assicurare che gli aeromobili, quando non utilizzati, siano chiusi a chiave e che le stesse siano custodite in un luogo sicuro, accessibile soltanto alle persone autorizzate dal proprietario o esercente dell’aeromobile.

A tal fine deve essere predisposto l’elenco delle persone che hanno diritto ad

accedere agli aeromobili affidati in custodia nonché l'elenco dei soci, degli allievi e degli istruttori che hanno diritto a utilizzare gli aeromobili.

Le informazioni di cui sopra devono essere disponibili sia al personale che ha la custodia delle chiavi, che al personale ispettivo dell'ENAC e del Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Servizio Immigrazione e Polizia di Frontiera, in occasione dei controlli d'istituto.

È fatto obbligo di riportare in un apposito registro i dati personali dei piloti nel rispetto delle norme sulla privacy.

5.1.4 Schede di sicurezza

Ciascun ente, operatore o soggetto che svolge attività sull'aeroporto deve redigere una scheda che descriva, in modo conciso, le precauzioni/misure di sicurezza o protezione adottate e le responsabilità interne.

Tale scheda, che deve essere sottoposta all'ENAC Direzione Aeroportuale Nord-Ovest – Ufficio Aeroportuale di Torino, deve riportare anche i recapiti di persone che abbiano un coinvolgimento sulle attività aeroportuali in caso di eventi di “security”, identificando e descrivendo altresì le azioni e le procedure di emergenza da porre in essere in caso di incidenti di sicurezza (ad es. allarme bomba, accessi non autorizzati, atti di pirateria reale o tentata, sabotaggio di aeromobili o installazioni aeroportuali, oggetti/ordigni sospetti o non identificati, etc.). Inoltre, le schede di sicurezza devono comprendere le misure di sicurezza adottate per la protezione degli a/m e dei mezzi utilizzati in airside.

5.1.5 Segnaletica aeroportuale di security

Sul perimetro esterno e nelle zone di confine con le aree riservate alle operazioni di volo è presente apposita segnaletica informativa su divieti, obblighi e comportamenti da rispettare in ambito di aviation security.

5.1.6 Procedure di chiusura di edifici, manufatti, porte e varchi aeroportuali

Durante gli orari di non operatività aeroportuale le porte ed i varchi di accesso alle aree, ai manufatti ed agli edifici aeroportuali, compresi gli hangar, devono essere chiusi a chiave o con lucchetto.

In particolare, la gestione delle chiavi e dei dispositivi di apertura/chiusura è disciplinata da procedura interna della BEPILOT.IT S.R.L.

5.1.7 Tenuta elenchi di accesso

Ciascun operatore, organizzazione, soggetto operante sull'aeroporto è tenuto a redigere e mantenere aggiornati i seguenti elenchi delle persone che accedono al lato volo dell'aeroporto:

- L'elenco dei soci e degli operatori abituali, contenente nominativo, recapito ed estremi del documento di riconoscimento di ciascuno;
- Il giornale degli accessi degli eventuali visitatori, contenente per ciascuno nominativo ed estremi del documento di riconoscimento, giorno, data e ora di accesso e di uscita e nominativo dell'accompagnatore che provvede alla scorta.

Entrambi gli elenchi devono essere conservati per almeno cinque anni e mesi a disposizione, su richiesta, del personale dell'ENAC e delle Forze di Polizia.

5.1.8 Procedure di challenging

Tutti i soci e gli operatori abituali sono tenuti ad adottare comportamenti atti a prevenire eventuali atti di interferenza illecita attraverso l'identificazione di situazioni e/o presenze anomale (c.d. challenging). In particolare, qualora siano individuate persone non conosciute all'interno degli spazi di propria competenza oppure in aree in cui queste non dovrebbero trovarsi, è obbligatorio chiedere di identificarsi e la ragione della presenza in tali aree.

Più dettagliate istruzioni dovranno essere inserite nella scheda di sicurezza di ciascun operatore.

5.2 Safety

L'accesso alle zone di sosta e movimentazione degli aeromobili è riservata ai piloti, agli allievi piloti e ai tecnici manutentori, per il loro accesso agli aeromobili, ed eventualmente a persone da questi accompagnate e sottoposte alla loro vigilanza.

L'accesso all'area di manovra è strettamente riservato agli operatori accreditati e ai veicoli necessari all'effettuazione di operazioni attinenti le infrastrutture di volo, previo accurato accertamento di assenza di traffico aeromobili sia al suolo che in avvicinamento.

Il veicolo utilizzato per le verifiche dell'agibilità delle infrastrutture di volo deve essere dotato di segnaletica diurna a bande bianche e rosse e lampeggiante sul tetto.

Tutto il personale che accede in area di movimento deve indossare indumenti ad alta visibilità.

In area di movimento è fatto divieto di avvicinarsi ad aeromobili con eliche o rotori in moto.

I veicoli devono circolare a passo d'uomo e dare la precedenza in ogni caso agli aeromobili, anche al traino, ed ai pedoni.

Le operazioni di rifornimento di carburante devono essere effettuate nel rispetto delle norme contenute nel *Decreto del Ministro dell'Interno 30 giugno 2011 "Disposizioni da osservarsi durante il rifornimento di carburante agli aeromobili"*, per le parti applicabili.

L'imbarco, lo sbarco e il transito di merci pericolose ai sensi del Regolamento ENAC "Trasporto aereo delle merci pericolose" non sono consentiti.

La BEPILOT.IT S.R.L. cura che l'altezza dell'erba sia contenuta entro i **10 cm** sulla pista di volo e raccordo ed entro i **30 cm** nelle altre aree.

Le operazioni di sfalcio dell'erba e di altra manutenzione delle infrastrutture di volo, comprese le fasce di sicurezza, comportano l'interdizione di decolli e atterraggi, da rendere nota con adeguato preavviso mediante emissione di NOTAM, da richiedersi secondo le modalità previste nel paragrafo 5.3.1.

Al termine delle operazioni di sfalcio, l'erba ammassata e imballata (roto balle) deve essere rimossa e le attrezzature allontanate dalle fasce di sicurezza.

I cani devono essere tenuti al guinzaglio in tutta l'area aeroportuale.

Per ragioni di sicurezza, in tutto il sedime aeroportuale vige il divieto di fumo.

5.2.1 Circolazione dei veicoli/mezzi in airside

L'autorizzazione dei veicoli che necessitano di operare in area di movimento specificatamente autorizzati dalla BEPILOT.IT S.R.L. ha validità annuale.

Tutti i mezzi circolanti dovranno rispettare la viabilità indicata e le disposizioni che ne disciplinano l'accesso e la circolazione delle persone e dei mezzi in area sterile.

I veicoli/attrezzature non devono essere d'intralcio alla movimentazione di aeromobili e di altri veicoli nell'area aeroportuale.

Tutti gli automezzi, quando non utilizzati, dovranno essere lasciati spenti, per ridurre l'inquinamento ambientale e acustico in ambito aeroportuale.

Tutti gli automezzi di servizio dovranno essere parcheggiati ordinatamente e avendo cura di non lasciare, per i mezzi che ne sono dotati, teli o teloni non adeguatamente fissati, per ragioni di sicurezza.

Materiali impropri e di rifiuti di qualsiasi genere non devono essere lasciati nelle aree di parcheggio.

5.2.2 Requisiti dei veicoli/mezzi

I mezzi dovranno in particolare recare, in maniera chiara e inequivocabile, la scritta e/o il logo identificativo della Società o Ente di appartenenza.

I veicoli autorizzati a circolare nell'area di movimento, devono essere muniti di bandiera o pannello a scacchi bianchi e rossi e lampeggiante giallo sul tetto, in osservanza a quanto previsto dall' Annesso XIV ICAO Cap.6.2.

La bandiera, deve essere quadrata, di lato non inferiore a 90 cm. e deve essere formata da una scacchiera con quadrati, delle dimensioni non inferiori a 30 cm. di lato.

5.2.3 Assicurazione veicoli

Con esclusione degli automezzi di servizio dell'ENAC e degli Enti di Stato, ciascun veicolo autorizzato a circolare nel sedime aeroportuale, e in particolare in airside, deve essere assicurato per la responsabilità civile ed avere le coperture assicurative previste dalla legislazione vigente in materia.

5.3 Informazioni aeronautiche

Le variazioni ed integrazioni di quanto pubblicato in AIP Italia, relative a installazioni, condizioni e variazione di qualsiasi servizio, assistenza aeronautica, procedura o pericolo, devono essere tempestivamente rese note con le modalità previste dal Regolamento ENAC "Servizio Informazioni aeronautiche" a cura della BEPILOT.IT S.R.L. e previa approvazione dell'ENAC.

Devono essere tempestivamente rese note con l'emissione di NOTAM le informazioni e le variazioni che hanno carattere temporaneo o immediata efficacia operativa, e la cui conoscenza è essenziale per il personale interessato alle operazioni di volo relative ed in particolare quelle inerenti a:

- variazioni nella disponibilità dell'area di manovra e variazioni delle distanze dichiarate di pista;
- presenza o rimozione di ostruzioni temporanee alle operazioni degli aeromobili nell'area di manovra;
- presenza o rimozione di neve, ghiaccio, acqua stagnante anche a causa di neve;
- presenza di animali che costituiscono rischio per le operazioni degli aeromobili;
- interruzione, ripristino in servizio o variazioni al livello di protezione normalmente disponibile sull'aeroporto per il servizio antincendio e soccorso;
- erezione o rimozione di ostacoli alla navigazione aerea nelle aree di decollo o avvicinamento.

Qualora il degrado delle caratteristiche delle infrastrutture di volo o l'indisponibilità di servizi renda impraticabile l'utilizzo in sicurezza dell'aeroporto, il NOTAM prescriverà il divieto di decollo e atterraggio.

5.3.1 Procedura per l'emissione dei NOTAM:

Negli orari di servizio del personale della Direzione Aeroportuale Nord-Ovest - Ufficio Aeroportuale di Torino, la BEPILOT.IT S.R.L. è tenuta a contattare con il più ampio preavviso possibile la predetta sede aeroportuale ENAC (utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A) per comunicare l'esigenza di emissione di un NOTAM ed ottenere dal Funzionario in servizio l'approvazione scritta all'invio della richiesta scritta di emissione NOTAM all'ENAV, utilizzando il modulo nella versione in vigore appositamente predisposto dall'ENAV, dove sarà riportata data ed ora dell'approvazione rilasciata.

Sarà cura della BEPILOT.IT S.R.L. provvedere all'invio della richiesta scritta al NOF ITALIA via e-mail e per conoscenza alla Direzione Aeroportuale Nord-Ovest – Ufficio Aeroportuale di Torino (utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A).

Fuori dagli orari di servizio del personale della Direzione Aeroportuale Nord-Ovest - Ufficio Aeroportuale di Torino, la BEPILOT.IT S.R.L. è tenuto a contattare il Funzionario reperibile (utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A), onde ottenere l'approvazione all'invio della richiesta scritta di emissione NOTAM, e potrà essere richiesta esclusivamente l'emissione di NOTAM per situazioni o eventi di natura straordinaria e/o che possono avere rilevanza per la sicurezza delle operazioni di volo.

A seguito dell'autorizzazione da parte della Direzione Aeroportuale Nord-Ovest - Ufficio Aeroportuale di Torino, è cura della BEPILOT.IT S.R.L. provvedere all'invio della richiesta scritta al NOF ITALIA via e-mail e per conoscenza all'ENAC – Ufficio Aeroportuale di Torino (utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A).

L'ENAC può richiedere direttamente, anche su richiesta di strutture interne o di Enti di Stato, l'emissione di NOTAM a tutela della safety e della security nell'ambito delle proprie prerogative istituzionali, informandone la BEPILOT.IT S.R.L.

5.4 Sicurezza del Lavoro

Tutti i soggetti che operano sullo scalo devono assicurare l'osservanza da parte dei propri dipendenti delle disposizioni legislative in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro (D. Lgs. n. 81/2008) anche nell'eventualità di affidamento di lavori ad imprese appaltatrici e/o a lavoratori autonomi.

Tutti gli operatori devono assicurare l'osservanza del D. M. 10/03/98 e ss.mm.ii. in materia di prevenzione incendi e gestione emergenze, con particolare riguardo a:

- Azioni da mettere in atto in caso di emergenza;
- Procedure di evacuazione;
- Richiesta intervento dei VV.F, Polizia, Servizi Sanitari;
- Misure per l'assistenza di persone diversamente abili.

5.5 Tutela ambiente

I rifiuti dovranno essere smaltiti secondo la normativa vigente. È vietato abbandonare materiale di risulta sul campo.

5.6 Gestione Emergenze

Definizioni

Per stato di allarme si intende una Situazione nel quale un aeromobile ha o si sospetta che abbia problemi la cui entità, di norma, non comporta serie difficoltà nell'effettuazione di un atterraggio insicurezza.

Per stato di emergenza si intende una situazione nella quale si ha la certezza dello stato di pericolo in cui versa l'aeromobile in avvicinamento presso l'aeroporto ed i suoi occupanti ed un incidente è ritenuto imminente.

Per stato di incidente si intende una situazione nella quale si è verificato un evento dannoso per l'aeromobile o i suoi occupanti.

Procedura

Durante le operazioni di volo, ai fini dell'attivazione dei soccorsi, il personale antincendio deve essere posizionato in modo da avere massima visibilità su tutta l'area di movimento e sulle aree immediatamente limitrofe raggiungibili dai mezzi di soccorso.

In caso di allarme e di emergenze dichiarate o comunque note, la BEPILOT.IT S.R.L. preavverte i servizi di soccorso esterni (Vigili del Fuoco e 118) ed attiva i Servizi aeroportuali del Presidio antincendio.

BEPILOT.IT S.R.L. deve inoltre immediatamente notificare l'evento alla Direzione Aeroportuale Nord-Ovest – Ufficio Aeroportuale di Torino, se al di fuori degli orari di apertura degli uffici contattando il Funzionario reperibile.

Qualora dagli stati di Allarme e/o Emergenza non scaturisca alcuna conseguenza, si dichiara la fine del relativo stato e si procede al ripristino dell'operatività aeroportuale, informando i servizi precedentemente allertati, nonché la Direzione Aeroportuale Nord-Ovest - Ufficio Aeroportuale di Torino (utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A).

Qualora invece dagli stati di allarme o emergenza consegue un incidente o un inconveniente grave si applicano le procedure di seguito indicate.

In caso di incidenti o inconvenienti gravi all'interno del perimetro aeroportuale che non comportano conseguenze fisiche alle persone e comunque nell'area di giurisdizione aeroportuale, la BEPILOT.IT S.R.L.:

- informa tempestivamente i Servizi di Soccorso e Protezione Civile;
- attiva i servizi aeroportuali di Pronto Intervento antincendio;
- dà tempestiva comunicazione, entro 60', all' ANSV nonché alla Direzione Aeroportuale Nord-Ovest - Ufficio Aeroportuale di Torino (utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A).

In caso di incidente con conseguenze fisiche di persone, la BEPILOT.IT S.R.L.:

- Informa immediatamente, oltre i soggetti indicati nel punto precedente, le Autorità di Polizia del territorio (utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A) che operano secondo proprie procedure e protocolli.

In ogni circostanza riconducibile al caso d'incidente, la BEPILOT.IT S.R.L. adotta le misure necessarie per:

- assicurare che nessuno alteri lo stato del luogo dell'incidente, prelevi da esso campioni, intraprenda movimenti o effettui campionamenti dell'aeromobile, del suo contenuto o del suo relitto, spostamenti, rimozioni
- proteggere i documenti, il materiale e le registrazioni attinenti all'evento, in modo tale da impedire, in particolare, che vengano cancellate le registrazioni di conversazioni e allarmi dopo il volo.

Al termine dello stato di incidente e salvo diverse disposizioni da parte dell'Autorità Giudiziaria e dell'ANSV, la BEPILOT.IT S.R.L. verifica le condizioni di agibilità delle infrastrutture di volo e provvede al ripristino dell'operatività aeroportuale, previa autorizzazione della Direzione Aeroportuale Nord-Ovest – Ufficio Aeroportuale di Torino (utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A).

Nel caso d'incidente entro il perimetro dell'aeroporto, il proprietario dell'aeromobile è tenuto a provvedere a proprie spese alla sua rimozione.

5.7 Obblighi di informazione

Con riguardo agli obblighi di informazione, per incidente si intende (*Reg. (UE) 996/2010*): un evento associato con l'impiego di un aeromobile che si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano e nel quale:

- a) Una persona riporti lesioni gravi o mortali, per il fatto di essere dentro l'aeromobile, o venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso, oppure essere direttamente esposta al getto dei reattori, fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute a cause naturali, o siano procurate alla persona da se medesima o da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori delle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio; oppure

- b) l'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato, fatta eccezione per i guasti o avarie al motore, quando il danno sia limitato al motore stesso, alla cappottatura o agli accessori, oppure per i danni limitati alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alla carenatura, a piccole ammaccature o fori nel rivestimento dell'aeromobile; oppure
- c) l'aeromobile sia scomparso o completamente inaccessibile.

Per inconveniente grave si intende (*Reg. (UE) 996/2010*): un inconveniente le cui circostanze indichino che è stato sfiorato l'incidente.

In caso di inconvenienti gravi avvenuti all'interno del perimetro aeroportuale o nelle aree immediatamente limitrofe la BEPILOT.IT S.R.L. ne dà tempestiva comunicazione, entro 60', all'ANSV nonché alla Direzione Aeroportuale Nord-Ovest – Ufficio Aeroportuale di Torino.

In caso di incidente la BEPILOT.IT S.R.L. informa immediatamente, oltre i soggetti indicati nel punto precedente, le Autorità di Polizia e Giudiziaria.

La BEPILOT.IT S.R.L. notifica all'ENAC, con le modalità previste dalle circolari in vigore, gli eventi aeronautici di cui al Regolamento (UE) 376/2014 e al Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018, diversi dall'incidente e inconveniente grave.

Per evento si intende (*rif. Regolamento (UE) 376/2014 e Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018*): qualsiasi interruzione operativa, difetto, guasto o altra situazione irregolare che abbia o possa aver influito sulla sicurezza del volo e che non abbia causato un incidente o un inconveniente grave.

L'elenco degli eventi che si ha obbligo di segnalare comprende*:

- La notevole fuoriuscita durante le operazioni di rifornimento di carburante;
- Il caricamento di una quantità di carburante inadeguata che potrebbe compromettere l'autonomia, le prestazioni, l'equilibrio e la resistenza strutturale dell'aeromobile;
- Il danneggiamento significativo delle strutture, dei sistemi e delle apparecchiature dell'aeromobile dovute al trasporto dei bagagli o del carico;
- L'imbarco non conforme di passeggeri, bagagli o carico con possibili conseguenze sulla massa e/o l'equilibrio dell'aeromobile;
- Lo stivaggio non conforme dei bagagli o del carico (compresi i bagagli a mano) che potrebbe causare rischi per l'aeromobile, le apparecchiature o gli occupanti o impedire un'evacuazione di emergenza;
- Il trasporto o previsto trasporto di merci pericolose in violazione della regolamentazione applicabile, compresi l'etichettatura e l'imballaggio non conformi di merci pericolose;

- Avarie, funzionamento difettoso o anomalie delle apparecchiature a terra destinate alle prove e alla verifica dei sistemi e delle apparecchiature dell'aeromobile quando le ispezioni e le procedure di prova ordinarie non hanno
- consentito di individuare con precisione l'anomalia che ha provocato la situazione di pericolo;
- La non conformità o significativa divergenza di conformità rispetto alle procedure di assistenza a terra stabilite;
- Il caricamento di carburante o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo inadeguato (ad esempio ossigeno e acqua potabile).

* **Nota: l'elenco è indicativo ma non esaustivo**

ALLEGATI

INDICE ALLEGATI

| N. Allegato | Descrizione | Pag. |
|--------------------|--|-------------|
| Allegato A | CONTATTI | 30 |
| Allegato B | PLANIMETRIA | 32 |
| Allegato C | SERVIZIO ANTI-INCENDIO | 33 |
| Allegato D | GIORNALE ACCESSI | 34 |
| Allegato E | REGISTRO MOVIMENTI GIORNALIERI | 35 |
| Allegato F | REGISTRO DATI PERSONALI PILOTI | 36 |
| Allegato G | MODULO SEGNALAZIONE INCIDENTI, INCONVENIENTI ED EVENTI | 37 |
| Allegato H | ISPEZIONE GIORNALIERA | 38 |
| Allegato I | ELENCO MEZZI DI SUPPORTO | 39 |
| Allegato J | ELENCO PERSONE CHE HANNO ACCESSO AGLI AEROMOBILI | 40 |
| Allegato K | PRIOR PERMISSION REQUEST | 41 |
| Allegato L | GIORNALE ACCESSI VISITATORI | 42 |

ALLEGATO A – CONTATTI

1. BEPILOT.IT S.r.l.

Via G. Mazzini 225, 15067 Novi Ligure (AL)
Tel.: +39 351 601 6144
e-mail: info@bepilot.it

2. G-FORCE AERONAUTICA S.r.l.s.

Via Isonzo, Alzate B.
Tel. +39 345 044 1390

3. ASD Paraclub Novi Ligure

Via G. Mazzini, 225, 15067 Novi Ligure (AL)
Tel. +39 349 267 0555
e-mail: paraclubnovi@gmail.com

4. ASD Volo a Vela Novi

Via G. Mazzini, 225, 15067 Novi Ligure (AL)
Tel. +39 0143 744079
e-mail segreteria@voloavelanovi.it

5. Questura di Alessandria

C.so Lamarmora n° 71, 15121 Alessandria (AL)
Tel. +39 0131310111

6. ENAC Direzione Aeroportuale Nord-Ovest - Ufficio Aeroportuale Torino

(Autorità Amministrativa Aeroportuale) 10072 – Caselle Torinese (TO)
Tel. +39 011 5678407/5678413
Mobile +39 335 5636667 (Funzionario reperibile)
Fax +39 011 4704320
e-mail: aero.torino@enac.gov.it

7. ANSV – AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO

Via Attilio Benigni, 53, 00156 Roma (RM)
Tel. +39 06 82078207
Fax +39 06 8273672 / +39 06 8273822
e-mail: safety.info@ansv.it

8. NOF-ITALIA

e-mail: nof@enav.it

9. Presidio Sanitario

Guardia Medica Servizio di Continuità Assistenziale
Via Crosa Della Maccarina, 13/A, 15067 Novi Ligure (AL)
Tel. +39 0143 746569

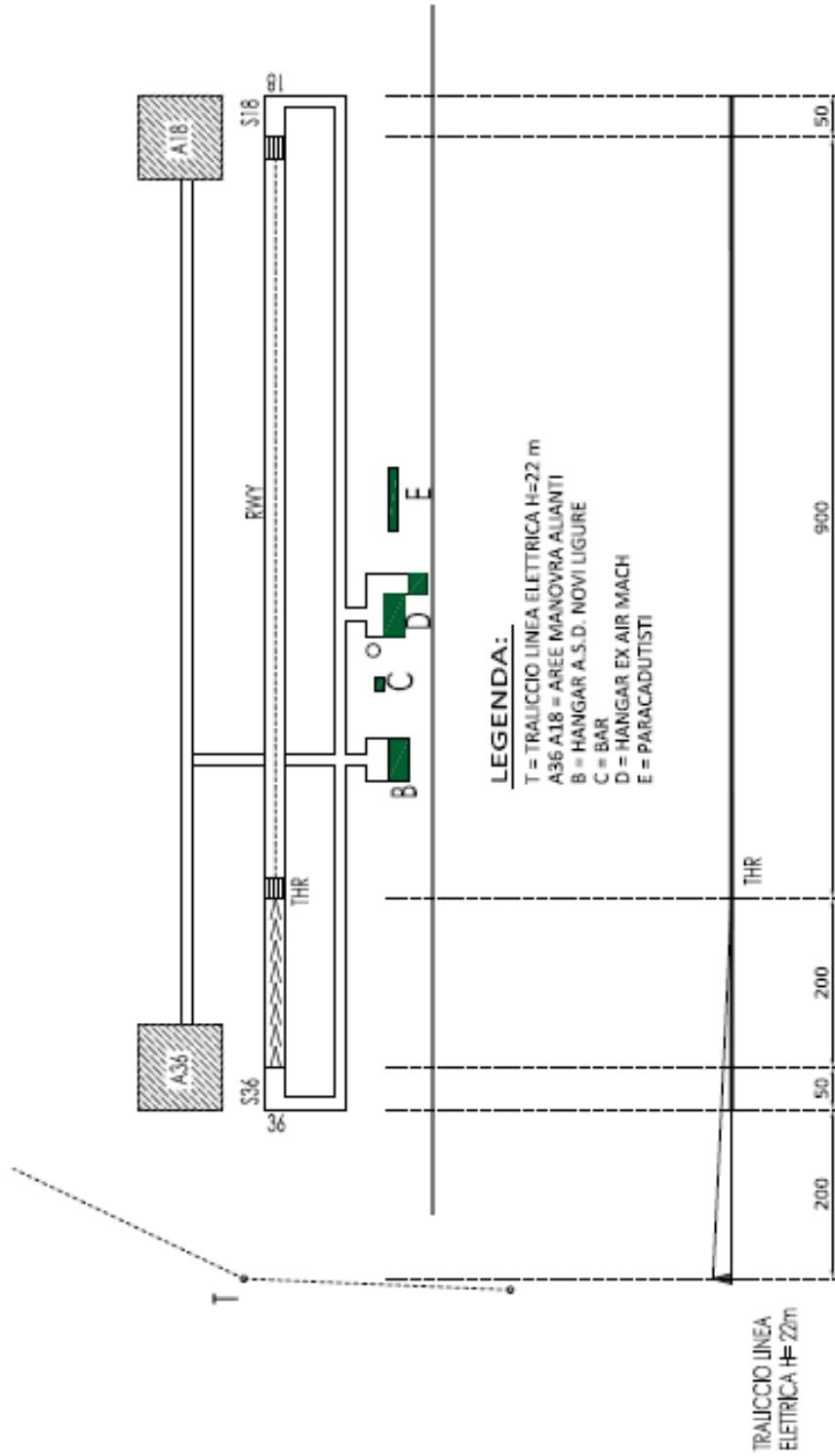
10. Carabinieri

Comando Compagnia - Comando Stazione
Piazza Pascoli, 1, 15067 Novi Ligure (AL)
Tel. +39 0143 330600

11. Ufficio delle Dogane di Torino

Via Giordano Bruno n° 97, 10134 Torino(TO)
Tel. +39 0113484611
Fax +39 0113484684

ALLEGATO B – PLANIMETRIA



ALLEGATO C – SERVIZIO ANTINCENDIO

PERSONALE PRESIDIO ANTINCENDIO

| N. | Nome | Cognome | Qualifica | Tel. |
|-----------|-------------|----------------|-----------------------------|------------------|
| 1 | Davide | TOSOLINI | Vigile del Fuoco Ausiliario | +39 349 267 0555 |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

MEZZI PRESIDIO ANTINCENDIO

| N. | Tipologia | Marca / Modello |
|-----------|------------------|-----------------------------------|
| 1 | Autoveicolo | Mitsubishi Pajero targa ZA 572 AY |

ALLEGATO D – GIORNALE ACCESSI

GIORNALE ACCESSI LATO “AIRSIDE” AEROPORTO “E. Mossi” – NOVI Ligure

| | | | | | |
|----------|--|--------|--|--------|--|
| Giorno : | | Mese : | | Anno : | |
|----------|--|--------|--|--------|--|

| N. | Nome e Cognome | Qualifica | Impresa | Ora entrata | Ora uscita |
|-----------|-----------------------|------------------|----------------|--------------------|-------------------|
| 1 | | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | | | | | |
| 4 | | | | | |
| 5 | | | | | |
| 6 | | | | | |
| 7 | | | | | |
| 8 | | | | | |
| 9 | | | | | |
| 10 | | | | | |
| 11 | | | | | |
| 12 | | | | | |

ALLEGATO F – REGISTRO DATI PERSONALI PILOTI

| N. | Nome | Cognome | Indirizzo | Telefono | Licenza |
|-----------|-------------|----------------|--|------------------|----------------|
| 1 | Giampietro | GARBAGNA | Via S.G. Bosco 167/A Novi Ligure (AL) | +39 392 126 7425 | ATPL |
| 2 | Davide | TOSOLINI | Frazione Monte Garzano 5 Godiasco (PV) | +39 349 267 0555 | PPL |
| 3 | Flavio | BAROTTI | Via Tavella 13 Genova (GE) | +39 346 244 3760 | PPL |
| 4 | Riccardo | SPARVIERI | Viale Risorgimento 40 Dorno (PV) | +39 333 876 9671 | PPL |
| 5 | Andrea | MARIANI | Villaggio Campagna 5 Torre d'Isola (PV) | +39 349 350 6765 | ATPL |
| 6 | | | | | |
| 7 | | | | | |
| 8 | | | | | |
| 9 | | | | | |
| 10 | | | | | |

ALLEGATO G – MODULO SEGNALAZIONE INCIDENTI, INCONVENIENTI ED EVENTI

| DATI DELL'EVENTO – EVENT REPORT | | | |
|--|--|--|--|
| Data (Date) | | Ora locale (Local time) | |
| CONDIZIONI METEO – WEATHER CONDITIONS | | | |
| Sereno (Clear) <input type="checkbox"/> | Nuvoloso (Cloudy) <input type="checkbox"/> | Pioggia (Rain) <input type="checkbox"/> | Foschia (Mist) <input type="checkbox"/> Nebbia (Fog) <input type="checkbox"/> Altro (Other) <input type="checkbox"/> |
| Le condizioni meteo possono aver influito? (Have weather conditions affected the accident?) | | YES <input type="checkbox"/> | NO <input type="checkbox"/> |
| CLASSIFICAZIONE EVENTO – TYPE OF EVENT | | | |
| Aeromobile/Persona (Aircraft/Person) <input type="checkbox"/> | Aeromobile (Aircraft) <input type="checkbox"/> | Aeromobile/Infr. (Aircraft/Equip.) <input type="checkbox"/> | Aerom./Aerom. (Act-/Acft.) <input type="checkbox"/> Altro (Other) <input type="checkbox"/> |
| MEZZI COINVOLTI – EQUIPMENTS OR VEHICLES INVOLVED | | | |
| Tipo (Type) | | Conducente (Driver) | |
| Danni (Damages) | | | |
| AEROMOBILE COINVOLTO – AIRCRAFT INVOLVED | | | |
| Acft. Type | Acft. Registration | From | To |
| Crewonboard | Pax onboard | | |
| Danni (Damages) | | | |
| FASE – ACTIVITY | | | |
| Rifornimento (Refuelling) <input type="checkbox"/> | Carico/Scarico (Loading/Unl.) <input type="checkbox"/> | Manovra (Manoeuver) <input type="checkbox"/> | |
| Posizionamento (Set-up) <input type="checkbox"/> | Sbarco Imp. (Equip. Removal) <input type="checkbox"/> | Altro (Other) <input type="checkbox"/> | |
| SEGNALETICA – SIGNS AND MARKINGS | | | |
| Buona (Good) <input type="checkbox"/> | Insufficiente (Poor) <input type="checkbox"/> | Errata (Wrong) <input type="checkbox"/> | Mancante (Missing) <input type="checkbox"/> |
| PAVIMENTAZIONE – PAVEMENT | | | |
| Buona (Good) <input type="checkbox"/> | Sdruciolevole (Slippery) <input type="checkbox"/> | FOD (FOD) <input type="checkbox"/> | Avvallamenti (Subsidence) <input type="checkbox"/> |
| DESCRIZIONE DELL'EVENTO – EVENT DESCRIPTION | | | |
| | | | |
| FERITI – INJURED PERSONS | | DANNI - DAMAGES | |
| Si <input type="checkbox"/> | Descrizione (Description) | Si <input type="checkbox"/> | Descrizione (Description) |
| No <input type="checkbox"/> | | No <input type="checkbox"/> | |
| CHE COSA SI PENSA POSSA AVER CAUSATO L'INCIDENTE? WHAT IS DEEMED TO HAVE CAUSED THE ACCIDENT? | | | |
| | | | |
| CHE COSA SI SUGGERISCE PER EVITARE CHE ACCADA NUOVAMENTE? HOW COULD THE ACCIDENT HAVE BEEN PREVENTED? | | | |
| | | | |
| NOME (NAME) | AZIENDA (COMPANY) | QUALIFICA (POSITION) | TEL. / E-MAIL |
| | | | |

ALLEGATO I – ELENCO MEZZI DI SUPPORTO

| N. | Tipologia | Marca / Modello | Utilizzato da |
|-----------|---------------------|---------------------------------|----------------------|
| 1 | Auto Fuoristrada | Suzuki Jimmy Targa EB 256 EL | Bepilot.it s.r.l. |
| 2 | Auto Traino Alianti | | ASD Volo a Vela Novi |
| 3 | Camioncino | IVECO Daily Targa GJ 535 KV | Bepilot.it s.r.l. |
| 4 | Pickup | Toyota HiLux Targa FC 716 EC | Bepilot.it s.r.l. |
| 5 | Mezzo Taglio Erba | | |

ALLEGATO J – ELENCO PERSONE CHE HANNO ACCESSO AGLI AEROMOBILI

| N. | Nome | Cognome | Qualifica | Operatore / Impresa |
|-----------|-------------|----------------|-------------------------|----------------------------|
| 1 | Flavio | BAROTTI | Theoretical Instructor | BePilot Srl |
| 2 | Davide | TOSOLINI | Amministratore | BePilot Srl |
| 3 | Vittorio | SQUARCIAFICO | Presidente | ASD Volo a Vela |
| 4 | Giampietro | GARBAGNA | Head of Training | BePilot Srl |
| 5 | Giuliano | DALLOCCHIO | Theoretical Instructor | BePilot Srl |
| 6 | Fausto | GIACOBONE | Titolare | G-Force |
| 7 | Marco | GOLA | Tecnico di Manutenzione | G-Force |
| 8 | Stefano | ZANONE | CRI | BePilot Srl |

ALLEGATO K – PRIOR PERMISSION REQUEST

P.P.R. – PRIOR PERMISSION REQUEST

To the purpose of granting a fire-fighting service, it is required to fill-in and send a PPR to the Airport Handler 4 h before the estimated time of arrival, using this form.

For further modification or cancellation, please fill-in and send a new form.

PRINT THIS FORM, FILL ALL FIELDS AND SEND IT VIA E-MAIL OR FAX (ALL FIELDS ARE MANDATORY).

| | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| New PPR <input type="checkbox"/> | Modify PPR <input type="checkbox"/> | Cancel PPR <input type="checkbox"/> |
|----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|

DETAILS

| | |
|-------------------------------|--|
| Name and Surname | |
| Address | |
| Phone | |
| E-mail | |
| Aircraft Type | |
| Aircraft Registration | |
| MTOW [kg] and Number of seats | |

ARRIVAL FLIGHT

| | |
|---|--|
| From | |
| Arrival Date (ZULU Time) | |
| ETA – Estimated Time of Arrival (ZULU Time) | |

DEPARTURE FLIGHT

| | |
|---|--|
| To | |
| Departure Date (ZULU Time) | |
| ETD – Estimated Time of Departure (ZULU Time) | |

| | |
|--------|-------------|
| | |
| (Date) | (Signature) |

ALLEGATO L – GIORNALE ACCESSI VISITATORI

GIORNALE ACCESSI VISITATORI - AEROPORTO “E. Mossi” – NOVI Ligure

| | | | | | |
|----------|--|--------|--|--------|--|
| Giorno : | | Mese : | | Anno : | |
|----------|--|--------|--|--------|--|

| N. | Nome e Cognome | N. Carta d'identità | Indirizzo | Ora entrata | Firma |
|-----------|-----------------------|----------------------------|------------------|--------------------|--------------|
| 1 | | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | | | | | |
| 4 | | | | | |
| 5 | | | | | |
| 6 | | | | | |
| 7 | | | | | |
| 8 | | | | | |
| 9 | | | | | |
| 10 | | | | | |
| 11 | | | | | |
| 12 | | | | | |

PROCEDURE

LISTA DELLE PROCEDURE

| | <i>Procedura</i> | <i>Edizione</i> | <i>Revisione</i> | <i>Data</i> |
|----|----------------------------------|-----------------|------------------|-------------|
| P1 | VERIFICA AGIBILITA' | 1 | 0 | 11/04/2023 |
| P2 | SICUREZZA OPERATORE AEROPORTUALE | 1 | 0 | 11/04/2023 |

P1 - PROCEDURA VERIFICA AGIBILITA'

La seguente procedura è emessa allo scopo di consentire l'impiego delle infrastrutture di volo in sicurezza da parte degli aeromobili impiegati dagli utenti residenti e di quelli esterni eventualmente autorizzati.

Alla fine di assicurare quanto sopra è necessario porre in atto le seguenti verifiche/ispezioni:

- *verificare l'operatività del presidio antincendio;*
- *monitorare la presenza di ostacoli interni ed esterni al sedime aeroportuale che possono limitare o modificare l'attività di volo (es. cantieri interi od esterni o altri ostacoli al volo);*
- *verificare la presenza e l'integrità della segnaletica di pista (testate pista, indicazione dell'orientamento magnetico, segnaletica laterale);*
- *effettuare ispezione visiva della pista per integrità del fondo, assenza di rilevanti avvallamenti, solchi e dislivelli, assenza di residui d'acqua piovana tali da compromettere la portanza del fondo - assenza di ostacoli e FOD;*
- *verificare che l'altezza dell'erba sia entro i limiti consentiti (cm 10 in pista ed associata strip e zona di rullaggio, cm 30 nelle fasce laterali);*
- *Verificare l'assenza in pista e sulle altre infrastrutture aeroportuali di aeromobili o autoveicoli non autorizzati;*
- *verificare lo stato delle vie di accesso alla pista per integrità, assenza di avvallamenti, di aree di residui d'acqua piovana e di qualunque elemento ritenuto di ostacolo al movimento di aeromobili;*
- *effettuare verifiche ispettive in pista e in zone limitrofe mirate al rilievo di volatili ed animali randagi che costituiscono interferenza con le normali operazioni di volo;*
- *ripetere le ispezioni di cui sopra ogni qualvolta ritenuto necessario; in particolare in presenza di precipitazioni atmosferiche, vengono ripetute, secondo necessità, le verifiche di integrità pista e vie di accesso;*
- *verificare l'integrità della recinzione, la chiusura dei cancelli posti sulla stessa, l'assenza nelle immediate vicinanze della recinzione, di mezzi e di ogni altro oggetto che possa facilitarne il superamento da parte di estranei.*

Le verifiche di cui sopra dovranno essere effettuate preventivamente all'inizio dell'attività di volo della giornata.

Nel caso di esito negativo delle verifiche ispettive condotte, oltre a dare avviso agli operatori residenti, dovrà essere inviata comunicazione scritta alla Direzione Aeroportuale e alla Direzione Operazioni Nord.

Analogo flusso di comunicazioni dovrà essere attivato in caso di ripristino dell'agibilità dell'aeroporto a seguito di rimozione delle cause che ne avevano determinato la inagibilità.

| | | | |
|------|--|-------|--|
| Data | | Firma | |
|------|--|-------|--|

P2 – PROCEDURA DI SICUREZZA

1. Introduzione

In tutti i luoghi in cui viene gestito traffico aereo vi sono molte cose da tenere presenti per operare in sicurezza ed evitare danni a se stessi o ad altre persone.

In genere, chi opera nell'area lato volo (assemblaggio di alianti), vale a dire sugli aeromobili o in prossimità degli stessi, riceve una formazione specifica preliminare.

In tale area, infatti, sono presenti pericoli peculiari e le operazioni svolte potrebbero avere ripercussioni non solo sulla propria sicurezza ma anche sulla sicurezza dell'aeromobile e degli occupanti dello stesso.

2. Operazioni nel sedime aeroportuale

Quali sono i pericoli?

I pericoli più gravi negli aeroporti si incontrano nel lato "airside", che non si deve attraversare e su cui non si deve operare se non in caso di assoluta necessità.

Prima di tutto è necessaria l'autorizzazione del Concessionario dell'Aeroporto.

Attenersi alle linee guida locali sulla sicurezza e fare attenzione in particolare ai pericoli seguenti:

| Pericolo | Contromisura |
|--|---|
| <i>Aeromobili in movimento:</i> tenere presente che gli aeromobili non possono fermarsi facilmente e rapidamente come i veicoli stradali, nemmeno mentre sono in fase di rullaggio o quando sono trainati a bassa velocità. Inoltre, il pilota può avere una visuale limitata. Gli aeromobili hanno sempre la precedenza. | <i>Aeromobili in movimento:</i> non transitare mai, a piedi o su un veicolo, davanti a un aeromobile in movimento. Se è necessario attraversare un'area su cui transita un aeromobile, aspettare che sia passato e a una distanza sicura prima di muoversi. Sulle piste è vietato il transito di veicoli. |

| Pericolo | Contromisura |
|---|---|
| <i>Motori ed eliche di aeromobili:</i> i motori degli aeromobili sono molto pericolosi. Tenersi a distanza di sicurezza, specialmente se sono o potrebbero essere accesi. Inoltre, le eliche producono un flusso d'aria che può raggiungere intensità elevate, avvertibili anche passando a una distanza considerevole. La forza prodotta è sufficiente per spostare attrezzature di vario genere. Le eliche in movimento possono non essere visibili. | <i>Motori ed eliche di aeromobili:</i> tenersi a distanza di sicurezza dai motori degli aeromobili. Se è necessario avvicinarsi, farlo mentre i motori non sono accesi, e provenendo dal lato dell'aereo (ma lontano dai motori), non da davanti o da dietro. Aspettare sempre che le ruote siano bloccate mediante tacchi. Per passare da un lato all'altro di un aeromobile, transitare a piedi dietro all'aeromobile a elica (fare attenzione se vi sono eliche anche posteriormente) Attenzione: non camminare MAI vicino a un aeromobile con i motori accesi. |

| Pericolo | Contromisura |
|---|---|
| <p><i>Rotori di elicotteri:</i> le pale dei rotori pendono verso il basso mentre ruotano, anche a velocità abbastanza elevata, e possono produrre un flusso d'aria pericoloso che può provocare cadute o spostare oggetti presenti nell'area circostante. Ciò costituisce un pericolo sia quando l'elicottero è fermo, sia quando è in movimento. Inoltre, il calore e i gas di scarico del motore possono causare lesioni. Il rotore di coda ruota a velocità estremamente elevata e può essere quasi impossibile da vedere; per questo è una causa molto più frequente di lesioni rispetto al rotore principale. I rotori possono sollevare polvere e anche oggetti piuttosto grandi e proiettarli intorno con una forza notevole.</p> | <p><i>Rotori di elicotteri:</i> non avvicinarsi a un elicottero fino a quando l'equipaggio non segnala che è possibile farlo in sicurezza. Avvicinarsi sempre dalla direzione "a ore 1" (la direzione davanti al pilota è "a ore 12"). Tenersi sempre bassi, ricordando di rimuovere dal capo eventuali indumenti e dispositivi non di sicurezza e di fissare tutti gli oggetti che potrebbero volare via.</p> |
| <p><i>Attività di paracadutismo:</i> Durante le operazioni aviolancistiche esiste il pericolo che il paracadutista non atterri sull' area preposta, e può causare danni a sé stesso ed a mezzi parcheggiati nel lato "airside" e "landside".</p> | <p><i>Attività di paracadutismo:</i> Da quando il pilota annuncia 1 minuto al lancio, tutti gli aeromobili a terra devono avere il motore spento ed i veicoli in movimento sul sedime aeroportuale devono essere fermi. Particolare attenzione devono prestare le persone in caso notino il pericoloso avvicinarsi di un paracadute in volo.</p> |
| <p><i>Rumore di aeromobili:</i> l'esposizione prolungata al rumore di aeromobili può causare gravi danni all'udito. Attenzione: il rumore prodotto da un aeromobile può coprire il rumore di altri aeromobili o veicoli in avvicinamento.</p> | <p><i>Rumore di aeromobili:</i> indossare sempre protettori auricolari, preferibilmente cuffie, quando si lavora nel sedime aeroportuale. Cercare di limitare il tempo che si trascorre in un ambiente rumoroso, anche se si indossano protettori auricolari. L'esposizione prolungata a livelli di rumore meno elevati può causare fastidio e le cuffie possono risultare poco confortevoli se indossate a lungo. Attenzione: quando si utilizzano protettori auricolari può essere impossibile sentire l'avvicinarsi di un pericolo. Guardarsi sempre intorno.</p> |
| <p><i>Pericoli generali:</i></p> <p>Scivolamenti e cadute: quando il suolo è bagnato o ghiacciato può diventare scivoloso. Macchie d'olio o piccoli sversamenti di combustibile possono renderlo scivoloso anche in condizioni atmosferiche buone.</p> <p>Illuminazione: alcune zone dell'area aeroportuale possono essere poco illuminate. La scarsa illuminazione può aumentare i rischi.</p> | <p><i>Pericoli generali:</i></p> <p>Scivolamenti e cadute: indossare sempre calzature adatte. Fare attenzione in presenza di umidità, basse temperature o eventuali sversamenti.</p> <p>Illuminazione: procedere con attenzione e</p> |

Prestare particolare attenzione in prossimità degli aeromobili, perché le estremità della fusoliera e delle ali possono essere difficili da vedere.

lasciare sempre tra sé e gli aeromobili un ampio spazio di sicurezza.