ENAC
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

REGOLAMENTO DI SCALO

AEROPORTO SARZANA LUNI

Bartolomeo Arrigoni

A cura della Direzione Aeroportuale Nord-Ovest

Edizione:	**1**			
Revisione:	**0**			
Inizio validità:	**21/06/2021**			

INDICE

Capitolo 1 Pag.
PREMESSA

1.1 Emanazione 11
1.2 Informazione e diffusione 11
1.3 Aggiornamento 11
1.4 Normativa di riferimento 11

Capitolo 2
GENERALITA'

2.1 Struttura del Regolamento 15
2.2 Modifica del testo 15
2.3 Stato degli aggiornamenti 15
2.4 Contenuti 15
2.5 Sanzioni 15

Capitolo 3
CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO ED OPERATIVITÀ

3.1 Caratteristiche dell'aeroporto 19
3.2 Operazioni di volo 19
3.3 Caratteristiche fisiche e tecniche delle piste 19
3.4 Circuiti di traffico 19
3.5 Decolli e Atterraggi 19
3.6 Chiusura dell'aeroporto 20
3.7 Attività VDS 20
3.8 Operazioni Low Visibility e VFR notturno 20

Capitolo 4
SOGGETTI OPERANTI e COMPETENZE

4.1 Generalità 23
4.2 Soggetti operanti 23
4.2.1 Competenze 23
4.2.2 Monitoraggio 24
4.3 Funzioni ATS 25
4.4 Rifornimento carburante 26
4.5 Pronto Soccorso Sanitario 26
4.6 Presidio Sanitario 26
4.7 Presidio Antincendio 26
4.8 Autorità di Pubblica Sicurezza e Doganali 26
4.9 Autorità Amministrativa 27

Capitolo 5
SECURITY e SAFETY

Definizioni 31
5.1 Security 31
5.2 Safety 33
5.2.1 Validità delle autorizzazioni dei veicoli/mezzi 33
5.2.2 Requisiti dei veicoli/mezzi 34

5.2.3 Assicurazione dei veicoli …… 34
5.3 Informazioni aeronautiche …….. 34
5.4 Sicurezza del lavoro …… 35
5.5 Tutela ambiente …… 35
5.6 Gestione Emergenze ……..... 35
5.7 Obblighi di informazione …….. 37

ALLEGATI

ALLEGATO A – CONTATTI …… 41
ALLEGATO B – PROCEDURA OPERATIVA …….. 43

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 Bartolomeo Arrigoni di Sarzana Luni, 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'emanazione e dell'aggiornamento del presente Regolamento di Scalo è ENAC – Direzione Aeroportuale Nord-Ovest che lo adotta con propria ordinanza.

L'Aero Club Lunense è il soggetto responsabile della pubblicazione e della distribuzione del Regolamento, la cui applicazione è subordinata alla stipula di un Accordo di Dettaglio, in corso di validità, tra l'Aeronautica Militare e l'Aero Club Lunense per disciplinare l'attività di volo sull'aeroporto militare di Luni Sarzana.

1.2 Informazione e diffusione

La diffusione e l'informazione sui contenuti del Regolamento sono a cura dell'Aero Club Lunense, 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, anche su richiesta dell'Aero Club Lunense.

1.4 Normativa di riferimento

- Codice della navigazione
- Articolo 2 del decreto legge 8 settembre 2004, n. 237 convertito in legge 9 novembre 2004, n. 265 come modificato dal decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96 di riforma della parte aeronautica del Codice della navigazione
- Circolare Serie Aeroporti ENAC APT-19 del 26/10/2005 - Regolamento di Scalo per gli aeroporti
- Circolare Serie Security ENAC SEC-06 del 15/05/2013 - Programma per la sicurezza degli aeroporti minori e delle aree delimitate
- Disposizione n. 32 del Direttore Generale ENAC del 17/07/2019
- Regolamento "Disciplina generale della protezione antincendio per gli Aeroporti di aviazione generale e le Aviosuperfici" del 02/02/2011
- ACCORDO TECNICO (di seguito AT) per disciplinare l'attività di volo degli Aero Club/sezioni degli Aero Club federati all'Aero Club d'Italia sugli aeroporti militari sede di reparto di volo dell'Aeronautica Militare ovvero reparti di altra Forza Armata (7 dicembre 2011), e successive modifiche
- ACCORDO DI DETTAGLIO per disciplinare l'attività di volo dell'Aero Club Lunense "Piero Lombardi", federato all'Aero Club d'Italia, sull'aeroporto militare di Sarzana Luni (31 dicembre 2012), e successive modifiche

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 l'Aero Club Lunense.

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 dall'ENAC Direzione Aeroportuale;

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 alle disposizioni del presente Regolamento di Scalo, se non di rilevanza penale, è sanzionabile a norma dell'art. 1174 del Codice della Navigazione.

CAPITOLO 3

CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO ED OPERATIVITÀ

3.1 Caratteristiche dell'aeroporto

- L'aeroporto Bartolomeo Arrigoni di Sarzana Luni è un aeroporto militare aperto al traffico civile federato con l'Aero Club d'Italia previo nulla osta dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, con le limitazioni indicate ai par. 3.2 e 3.7
- Indicatore di località (ICAO): LIQW
- Coordinate (ARP) 44°05'20"N – 009°59'20"E
- Elevazione 45 FT
- Codice di riferimento dell'Aeroporto: 1A
- Classificazione spazio aereo: "G"
- FIR: Milano
- Traffico consentito: VFR (Visual Flight Rules)
- Orario di servizio: come pubblicato in AIP Italia AD 2 LIQW 1-1 e NOTAM in vigore
- Distanza e direzione dalla città: 2 NM a SE Sarzana (SP)

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 Bartolomeo Arrigoni di Sarzana Luni sono pubblicate in AIP Italia AD 2 LIQW.
Le caratteristiche delle infrastrutture, degli impianti e dell'organizzazione dell'aeroporto Bartolomeo Arrigoni di Sarzana Luni sono quelle pubblicate in AIP Italia AD 2 LIQW.
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 consentito, in accordo a quanto previsto dall'art. 3 comma 5 e dall'art. 11 comma 2 dell'Accordo Tecnico, è il traffico di Aviazione Generale e quello condotto con VDS, purché autorizzati al trasporto a bordo di un apparato radio e condotti da Piloti in possesso del "Certificato di Radiofonia Aeronautica".

3.3 Caratteristiche fisiche e tecniche delle piste

Come pubblicato in AIP Italia AD 2 LIQW e NOTAM in vigore.

3.4 Circuiti di traffico

Come pubblicato in AIP Italia AD 2 LIQW e NOTAM in vigore.

3.5 Decolli e Atterraggi

Il pilota responsabile del volo è tenuto a uniformarsi a quanto previsto dai paragrafi 4 e 5 della "Procedura Operativa per lo svolgimento dell'attività di volo dell'Aero Club Lunense sull'Aeroporto Militare di Sarzana - Luni" (di seguito Procedura Operativa) in vigore (ALLEGATO B).
Le operazioni di decollo, atterraggio e rullaggio 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 all'Aero Club Lunense 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 dell'Aero Club Lunense 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.

CAPITOLO 4

SOGGETTI OPERANTI – COMPETENZE E MONITORAGGIO

4.1 Generalità

L'aeroporto Bartolomeo Arrigoni di Sarzana Luni fa parte del demanio militare. L'Aero Club Lunense ne è di fatto l'unico operatore, in forza di un atto originario di concessione del Ministero della Difesa, precedente titolare del bene.

L'aeroporto opera sotto la giurisdizione dell'ENAC Direzione Aeroportuale Nord-Ovest per quanto concerne il traffico civile, secondo le previsioni del Codice della Navigazione, dei regolamenti, normative e circolari ENAC.

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 e 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 dei danni arrecati a persone o cose in conseguenza di fatti ed omissioni connessi alla propria attività.

Tutti coloro che esercitano un'attività aeronautica civile all'interno dell'aeroporto sono soggetti alla vigilanza dell'ENAC. Al personale dell'ENAC autorizzato a svolgere attività ispettiva è garantito l'accesso ai mezzi, alle aree aeroportuali e alle infrastrutture, nonché alle documentazioni pertinenti alle attività connesse alla navigazione aerea.

4.2 Soggetti operanti

Aero Club Lunense

È titolare di:

- A.T.O. (Approved Training Organisation – Organizzazione di Addestramento al Volo) n. 0088 per il conseguimento della Licenza di Pilota Privato

Contatti:

Aero Club Lunense
Via Alta Vecchia, 44
19038 – Sarzana (SP)
telefono +39 0187 673180
telefax +39 0187 914840
e-mail: aeroclubsarzana@tiscali.it

4.2.1 Competenze

L'Aero Club Lunense:

- 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, attraverso l'indicazione da parte di ciascun addetto, dell'orario di inizio e fine del servizio - anche frazionato nel corso del turno di lavoro - in un apposito registro di presenza;
- fornisce informazioni T/B/T, non per scopi ATS, utilizzando il canale assegnatogli;
- cura il registro dei movimenti giornalieri dell'aeroporto Bartolomeo Arrigoni di Sarzana Luni, 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', incidenti, inconvenienti gravi all'ANSV – Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo e all'ENAC Direzione Aeroportuale Nord-Ovest utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A;
- segnala all'ENAC, con le modalità da esso previste, utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A, 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. L'eventuale emissione di NOTAM è di competenza dell'Aeronautica Militare.

4.2.2 Monitoraggio

L'Aero Club Lunense, 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 la sicurezza delle operazioni degli aeromobili e mezzi in area di movimento;
- mettere in atto le conseguenti azioni al fine di mitigare il rischio immediato;
- agevolare l'adozione dei provvedimenti di pertinenza da parte delle Autorità competenti.

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, deve essere 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 aree utilizzate per la movimentazione e la sosta degli aeromobili e più in generale nell'intero airside, laddove l'altezza della vegetazione possa interferire con le operazioni o con la visibilità della segnaletica, della recinzione, ecc.;
- 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 di 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, ecc.) 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 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

L'A.M., ai sensi degli artt. 3 e 11 dell'AT, sull'Aeroporto Militare di Sarzana Luni concede a favore del traffico di Aviazione Generale ed a quello condotto con VDS, purché autorizzati al trasporto a bordo di un apparato radio e condotti da Piloti in possesso del "Certificato di Radiofonia Aeronautica" in accordo a quanto previsto dall'art. 3 comma 5 e dall'art. 11 comma 2 dell'AT, la fornitura dei Servizi di Navigazione Aerea limitatamente alla sola attività di volo ed esclusivamente nei giorni e negli orari in cui gli stessi servizi sono già attivi per esigenze militari e/o di Stato.
La fornitura dei servizi e l'uso delle relative infrastrutture è accettata nelle condizioni con cui gli stessi sono forniti agli aeromobili militari, in base alle regolamentazioni vigenti e al supporto tecnico disponibile presso l'aeroporto militare di Sarzana Luni.
La frequenza 119.650 MHz è utilizzata dall'Aero Club Lunense, nella persona del Direttore dei voli, per esigenze dell'Aviazione Generale e non deve essere usata

per scopi ATS, negli orari in cui non è presente il servizio di ATS, come dettagliato all'interno della Procedura Operativa (paragrafi da 5.4 a 5.6) di cui all'ALLEGATO B.

4.4 Rifornimento carburante
Il servizio di rifornimento carburante è disponibile su richiesta per i soci dell'Aero Club Lunense (AVGAS).

4.5 Pronto Soccorso Sanitario
L'aeroporto non è dotato di un Presidio Sanitario di primo intervento.

4.6 Presidio Sanitario
Nella città di Sarzana è presente il Presidio Sanitario San Bartolomeo.

4.7 Presidio Antincendio
Il servizio di presidio antincendio presso l'aeroporto Bartolomeo Arrigoni di Sarzana Luni, è effettuato dall'Aero Club Lunense in virtù dell'"Attestato di conformità del presidio di primo intervento negli aeroporti di Aviazione Generale ai sensi dell'art.8 del D. M. 6.8.2014", rilasciato dal Comando Vigili del Fuoco di La Spezia in corso di validità.
Durante tutte le operazioni di volo (decollo, atterraggio, touch and go, ecc.), ai fini delle più 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
Presso l'aeroporto Bartolomeo Arrigoni di Sarzana Luni sono consentiti voli da/per i Paesi dell'Unione Europea e i Paesi dell'EFTA (Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera), nei quali sono applicate norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile.
In tale contesto è istituito un varco doganale in modalità non continuativa per arrivi e partenze, la cui attivazione avviene su richiesta secondo le modalità e le tempistiche previste dall'Ufficio delle Dogane della Spezia – Sezione Antifrode e Controlli mediante apposita procedura; la documentazione comprensiva di relativa modulistica è disponibile presso l'Aero Club Lunense.
L'Aero Club Lunense è tenuto ad assicurare il necessario supporto alle Autorità esercitanti, a diverso titolo, i controlli ed a garantire la disponibilità di locali idonei per lo svolgimento delle attività connesse, anche in occasione di controlli di frontiera, occasionali o sistematici, condotti su voli in arrivo e in partenza presso l'aeroporto Bartolomeo Arrigoni.

Le competenze per la zona aeroportuale sono di:

- **Polizia di Stato**
  Questura di La Spezia
  Viale Italia, 497
  19125 – La Spezia
  telefono +39 0187 5671
  PEC: gab.quest.sp@pecps.poliziadistato.it

- **Dogana (Agenzia delle Dogane di La Spezia)**
  Viadotto Stagnoni
  19136 – La Spezia
  telefono +39 0187 1507111
  telefax +39 0187 1507383
  PEC: dogane.laspezia@pec.adm.gov.it

- **Guardia di Finanza**
  Via Carducci, 4
  19038 – Sarzana (SP)
  telefono + 39 0187 620187
  PEC: SP1160000p@pec.gdf.it

- **Carabinieri**
  Via Emiliana, 68
  19038 – Sarzana (SP)
  telefono +39 0187 6237

4.9 Autorità Amministrativa

Le Autorità Amministrative di riferimento sono ENAC Direzione Aeroportuale Nord-Ovest e Aeronautica Militare – Distaccamento Aeroportuale Sarzana-Luni, i cui contatti sono contenuti nell'ALLEGATO A.

CAPITOLO 5

SECURITY E SAFETY

DEFINIZIONI
a- Per security s'intende il complesso di misure e risorse volte a prevenire e/o a fronteggiare atti di interferenza illecita nei confronti dell'Aviazione Civile applicate nel trasporto aereo e sul 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 e degli aeromobili.

5.1 Security
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:
- personale 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 e soci dell'Aero Club Lunense da questo accreditati;
- operatori aventi titolo dall'Aeroclub Lunense.

Il personale civile esterno può accedere alle aree riservate alle operazioni di volo previa identificazione e accompagnamento da parte del personale dell'Aero Club Lunense.

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;
- Forze dell'Ordine;
- soccorso;
- società di manutenzione accreditate da ENAC o Aeroclub Lunense secondo specifiche procedure nel rispetto della safety aeroportuale.

Misure di sicurezza (protezione degli aeromobili)
Ai sensi della Circolare ENAC SEC-06, 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 messe a disposizione del personale che ha la custodia delle chiavi sia per il 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.
Il trasporto di persone a bordo degli aeromobili dell'Aero Club Lunense è consentito solo se personalmente conosciute dal socio o dal responsabile.

Schede di sicurezza
Ciascun ente, operatore o soggetto che svolge attività sull'aeroporto deve redigere una scheda che descriva, in modo conciso, gli elementi, le precauzioni di sicurezza adottate e le responsabilità interne.
Tale scheda, che deve essere sottoposta all'ENAC Direzione Aeroportuale Nord-Ovest, 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, ecc.).

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.

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 e 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 dell'Aero Club Lunense.

Tenuta elenchi di accesso
L'Aero Club Lunense, e 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 del socio accompagnatore che provvede alla scorta.

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

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 devono essere inserite nella scheda di sicurezza di ciascun operatore.

5.2 Safety

L'accesso alle zone di sosta e movimentazione degli aeromobili è riservato ai piloti, agli allievi piloti e ai tecnici manutentori, al fine di consentire l'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 sia in avvicinamento.
Il veicolo utilizzato per le verifiche dell'agibilità delle infrastrutture di volo deve essere dotato di segnaletica diurna a bande bianco/rosse.
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, e 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.
L'Aero Club Lunense 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. Nel caso di sfalcio dell'erba in pista, il divieto di decolli e atterraggi non può essere rimosso prima del suo completamento. Al termine delle operazioni di sfalcio, l'erba ammassata e imballata (rotoballe) deve essere rimossa e le attrezzature allontanate dalle fasce di sicurezza.
I cani devono essere tenuti al guinzaglio in tutta l'area aeroportuale.

5.2.1 Validità delle autorizzazioni dei veicoli/mezzi

L'autorizzazione dei veicoli che necessitano di operare in area di movimento specificatamente autorizzati dall'Aero Club Lunense 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 mezzi non targati, e come tali non soggetti alle revisioni periodiche da parte della Motorizzazione Civile, dovranno essere costantemente e correttamente mantenuti,

nel rispetto della normativa vigente ed a salvaguardia delle necessarie condizioni di sicurezza e di decoro per il personale e di efficienza delle attività aeroportuali.
I veicoli/attrezzature non devono essere d'intralcio alla movimentazione di aeromobili e di 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 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 devono 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, in osservanza a quanto previsto dall'Annesso XIV ICAO Cap. 6.2.
La bandiera, che deve sporgere per 20 cm oltre la parte superiore del veicolo, 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 dei 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.
L'Aero Club Lunense è esentato dall'assicurare singolarmente i propri mezzi di servizio destinati a non uscire dall'aeroporto, qualora dimostri di avere coperto con altra assicurazione globale gli eventuali danni causati dai suddetti veicoli, sia durante l'effettuazione del servizio cui gli stessi sono destinati, che in tutti gli altri casi.
L'Aero Club Lunense è tenuto a stipulare una polizza assicurativa che rispetti i massimali specificamente indicati dall'ENAC.

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 dell'Aero Club Lunense 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 infrastrutture di volo o l'indisponibilità di servizi renda impraticabile l'utilizzo in sicurezza dell'aeroporto, il NOTAM prescrive il divieto di decollo e atterraggio.

Emissione dei NOTAM
L'Autorità competente all'emissione dei NOTAM è l'Aeronautica Militare.

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 81/2008 e norme discendenti) 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. 10/3/98 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 di Vigili del Fuoco, Polizia, Servizi Sanitari;
- misure per l'assistenza di persone diversamente abili.

5.5 Tutela ambiente
I rifiuti devono 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 nella quale si ha ragione di dubitare per la sicurezza di un aeromobile in volo e per i suoi occupanti.
Per **stato di emergenza** si intende una situazione nella quale si ha certezza dello stato di pericolo in cui versano l'aeromobile in volo 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 in volo e/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, l'Aero Club Lunense preavverte i servizi di soccorso esterni (Vigili del Fuoco e 118) ed attiva i servizi aeroportuali del Presidio Antincendio.
Le procedure di gestione dell'emergenza, sia in presenza dei Servizi della Navigazione Aerea (SNA) sia in loro assenza, sono dettagliate all'interno della Procedura Operativa all'Annesso I (ALLEGATO B).
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 l'ENAC Direzione Aeroportuale Nord-Ovest (utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A).
Qualora invece dagli stati di allarme o emergenza ne 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, l'Aero Club Lunense:
- 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 all'ENAC Direzione Aeroportuale Nord-Ovest (utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A) che attiva le procedure previste dagli artt. 828 e 829 del Codice della Navigazione.

In caso di incidente con conseguenze fisiche di persone, l'Aero Club Lunense:
- 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 caso, in caso d'incidente, l'Aero Club Lunense 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, l'Aero Club Lunense verifica le condizioni di agibilità delle infrastrutture di volo e provvede al ripristino dell'operatività aeroportuale, dandone comunicazione all'ENAC Direzione Aeroportuale Nord-Ovest (utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A).
Nel caso di 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 all'impiego di un aeromobile che, nel caso di un aeromobile con equipaggio, 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 o, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, si verifica tra il momento in cui l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema propulsivo principale viene spento, nel quale:

a) una persona riporti lesioni gravi o mortali, per il fatto di:
   - essere dentro l'aeromobile, oppure
   - 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, siano auto inflitte o procurate 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, (ivi compresa la cappottatura o gli accessori), alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alle ruote, alla carenatura, ai pannelli, ai portelloni del carrello di atterraggio, ai parabrezza, al rivestimento dell'aeromobile (quali piccole ammaccature o fori), o a danni di scarsa entità alle pale del rotore principale, alle pale del rotore di coda, al carrello di atterraggio, e per i danni provocati dall'impatto di grandine o di uccelli (tra cui fori nel radome); oppure
c) l'aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile.

Per **inconveniente grave** si intende [Reg. (UE). 996/2010]: un inconveniente associato all'impiego di un aeromobile le cui circostanze rivelino che esisteva un'alta probabilità che si verificasse un incidente tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile con equipaggio, 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 o tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema di propulsione principale viene spento.

In caso di inconvenienti gravi avvenuti all'interno del perimetro aeroportuale o nelle aree immediatamente limitrofe l'Aero Club Lunense ne dà tempestiva comunicazione, entro 60', all'ANSV nonché all'ENAC Direzione Aeroportuale Nord-Ovest (utilizzando i contatti di cui all'ALLEGATO A).
In caso di incidente l'Aero Club Lunense informa immediatamente, oltre i soggetti indicati nel punto precedente, le Autorità di Polizia e Giudiziaria.

L'Aero Club Lunense 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 [Regolamento (UE) 376/2014 e Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018] qualsiasi interruzione operativa, difetto, guasto o altra situazione irregolare che abbia o possa avere 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;
- lo stivaggio non conforme dei container o degli altri elementi di grandi dimensioni del carico;
- 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

LISTA ALLEGATI VALIDI

Allegato	Revisione	Data
A – CONTATTI		
B – PROCEDURA OPERATIVA		

ALLEGATO A

CONTATTI

- **ENAC Direzione Aeroportuale Nord-Ovest** (Autorità amministrativa Aeroportuale)
  Aeroporto “Cristoforo Colombo”
  16154 – Genova (GE)
  telefono +39 010 6512309 / 729
  tel. mobile +39 320 4260529 (Funzionario reperibile)
  telefax +39 010 6503258
  e-mail: nordovest.apt@enac.gov.it

- **Aeronautica Militare – Distaccamento Aeroportuale Sarzana Luni** (Autorità amministrativa Aeroportuale)
  Via Ghiarettolo, 101
  19038 – Sarzana (SP)
  telefono +39 0187 675238
  tel. mobile +39 329 3608928 (Comandante)
  e-mail: aeropdistlunisarzana@aeronautica.difesa.it

- **Aeronautica Militare** (Autorità ATS)
  ARO telefono +39 0187 272467
  TWR telefono +39 0187 272471
  e-mail: aeropdistlunisarzana.ats@aeronautica.difesa.it

- **ANSV – Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo**
  Via Attilio Benigni, 53
  00156 – Roma (RM)
  telefono +39 06 82078207
  telefax +39 06 8273672
  e-mail: safety.info@ansv.it

- **Aeroclub Lunense “Piero Lombardi”**
  Via Alta Vecchia, 44
  19038 – Sarzana (SP)
  telefono +39 0187 673180
  tel. mobile +39 328 8112642 (Direttore dei voli)
  telefax +39 0187 914840
  e-mail: aeroclubsarzana@tiscali.it

- **Carabinieri**
  Via Emiliana, 68
  19038 – Sarzana (SP)
  telefono +39 0187 6237

- **COAMET**
  Sala previsioni di Poggio Renatico
  telefono e fax +39 0532 828195
  e-mail: aerocoa.aoc.smv@aeronautica.difesa.it

- **Dogana (Agenzia delle Dogane di La Spezia)**
  Viadotto Stagnoni
  19136 – La Spezia
  telefono +39 0187 1507111
  telefax +39 0187 1507383
  PEC: dogane.laspezia@pec.adm.gov.it

- **Guardia Costiera**
  COCA
  telefono +39 0187 6939343
  Responsabile del Servizio d'Ispezione
  tel. mobile +39 329 8073769

- **Guardia di Finanza**
  Via Carducci, 4
  19038 – Sarzana (SP)
  telefono + 39 0187 620187
  PEC: SP1160000p@pec.gdf.it

- **Marina Militare – MARISTAELI di Luni**
  Pronto Intervento in Linea (PIL)
  telefono +39 0187 272664
  COCAb
  telefono +39 0187 272480

- **Polizia di Stato**
  Questura di La Spezia
  Viale Italia, 497
  19125 – La Spezia
  telefono + 39 0187 5671
  PEC: gab.quest.sp@pecps.poliziadistato.it

ALLEGATO B

PROCEDURA OPERATIVA PER LO SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITÀ DI VOLO DELL'AERO CLUB LUNENSE SULL'AEROPORTO MILITARE DI SARZANA - LUNI (agg. Agosto 2020)

PROCEDURA OPERATIVA

PER LO SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITÀ DI VOLO DELL'AERO CLUB LUNENSE SULL'AEROPORTO MILITARE DI SARZANA - LUNI

AGOSTO 2020

AERONAUTICA MILITARE ITALIANA

Distaccamento Aeroportuale Sarzana-Luni

ATTO DI APPROVAZIONE

SI APPROVA LA PRESENTE

PROCEDURA OPERATIVA

NORME PER LO SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITA' DI VOLO DELL'AERO CLUB LUNENSE SULL'AEROPORTO DI SARZANA - LUNI

Sarzana, lì 18 AGO 2020

DISTACCAMENTO AEROPORTUALE
SARZANA - LUNI
IL COMANDANTE
Col. AArnn Pil. Daniele DE CESARI

MARISTAELI - LUNI
IL COMANDANTE
C.V. Onofrio Marco FRUMUSA
IL CAPO SEZIONE AMM.VO
C.F. (S) [illegible] CREMIN

SAGUARCOST - SARZANA LUNI
IL COMANDANTE
C.V. (CP) Giuseppe TROINA

PER ACCETTAZIONE

AERO CLUB LUNENSE
IL PRESIDENTE
Cpt. Lorenzo Lepore

ATTO DI APPROVAZIONE

SI APPROVA LA PRESENTE

PROCEDURA OPERATIVA

NORME PER LO SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITA' DI VOLO DELL'AERO CLUB LUNENSE SULL'AEROPORTO DI SARZANA - LUNI

Sarzana, lì 18 AGO 2020

DISTACCAMENTO AEROPORTUALE
SARZANA - LUNI
IL COMANDANTE
Col. AArnn Pil. Daniele DE CESARI

MARISTAELI - LUNI
IL COMANDANTE
C.V. Onofrio Marco FRUMUSA
IL CAPO SERVIZIO OP/ADD.TO
C.F. (SM) Williams SCREMIN

SAGUARCOST - SARZANA LUNI
IL COMANDANTE
C.V. (CP) Giuseppe TROINA

PER ACCETTAZIONE

AERO CLUB LUNENSE
IL PRESIDENTE
Cpt. Lorenzo Depore

ELENCO DI DISTRIBUZIONE

Distribuzione esterna

AERO CLUB LUNENSE	SARZANA	1 copia
COMANDO SQUADRA AEREA	ROMA	1 copia
46ª BRIGATA AEREA	PISA	1 copia
COMANDO DELLE FORZE DI SUPPORTO E SPECIALI	ROMA	1 copia
COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO (G.C.)	ROMA	1 copia
COMANDO MARITTIMO NORD	LA SPEZIA	1 copia

Distribuzione interna

COM. DISTACCAMENTO AEROPORTUALE	SEDE	2 copie
COM. MARINA MILITARE - UFFICIO OPERAZIONI	SEDE	1 copia
COM. BASE AEROMOBILI DELLE CAPITANERIE DI PORTO GUARDIA COSTIERA SARZANA-LUNI	SEDE	1 copia

DISPOSIZIONI ATTUATIVE

LA PRESENTE PROCEDURA ENTRA IN VIGORE ALLA RICEZIONE

UFFICIO EMANATORE E RESPONSABILITÀ DI AGGIORNAMENTO

LA PRESENTE PROCEDURA OPERATIVA:

"NORME PER LO SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITÀ DI VOLO DELL'AERO CLUB LUNENSE SULL'AEROPORTO DI SARZANA - LUNI"

VIENE REDATTA DAL DISTACCAMENTO AEROPORTUALE DI SARZANA E SOTTOPOSTO PER L'APPROVAZIONE AI SEGUENTI COMANDI:

- COMANDO DELLA STAZIONE ELICOTTERI MARINA MILITARE DI LUNI
- COMANDO BASE AEROMOBILI DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA DI SARZANA;
- AERO CLUB LUNENSE.

INOLTRE:

"IL DISTACCAMENTO AEROPORTUALE DI SARZANA È RESPONSABILE DELL'AGGIORNAMENTO DELLA PRESENTE PROCEDURA OPERATIVA. LE EVENTUALI MODIFICHE/VARIANTI DEVONO ESSERE SOTTOPOSTE, PER L'APPROVAZIONE, ALLE AUTORITÀ MILITARI FIRMATARIE".

ELENCO DELLE AGGIUNTE E VARIANTI

N°	PROT.	DATA REGISTRAZIONE	DATA INTRODUZIONE	FIRMA
01				
02				
03				
04				
05				
06				
07				
08				
09				
10				

ABBREVIAZIONI ED ACRONIMI

ACL: Aero Club Lunense.

AeCI: Aeroclub d'Italia.

AD: Accordo di Dettaglio tra AM e Aero Club Lunense

AIP: Aeronautical Information Pubblication.

AM: Aeronautica Militare.

AMSL: Above Mean Sea Level.

ARO: Air traffic service Reporting Office.

ARP: Airdrome Reference Point

AT: Accordo Tecnico.

ATS: Air Traffic Service.

COCA: Centrale Operativa Controllo Aeromobili.

ENAC: Ente Nazionale Aviazione Civile.

FL: Flight Level (livello di volo).

FOD: Foreign Object Debris.

GND: Ground (superficie).

ICAO: International Civil Aviation Organization.

MARISTAELI: Stazione Elicotteri della Marina Militare, Luni.

NOTAM: Notice to Airmen.

NUE: Numero Unico di Emergenza;

RSI: Responsabile del Servizio d'Ispezione della Base Aeromobili delle Capitanerie di Porto.

RWY: Runway.

SAGUARCOST: Base Aeromobili delle Capitanerie di Porto, Guardia Costiera, Sarzana-Luni.

SNA: Servizi della Navigazione Aerea.

T/B/T: terra-bordo-terra.

TWR: Torre di Controllo.

TWY: Taxiway.

VDS: Volo da diporto o sportivo.

INDICE

ATTO DI APPROVAZIONE II
ELENCO DI DISTRIBUZIONE III
DISPOSIZIONI ATTUATIVE IIV
UFFICIO EMANATORE E RESPONSABILITÀ DI AGGIORNAMENTO V
ELENCO DELLE AGGIUNTE E VARIANTI VI
ABBREVIAZIONI ED ACRONIMI VII
INDICE VIII
ALLEGATI: X
ANNESSI: X
1. PREMESSA 1
1.1. Generalità 1
1.2. Scopo 1
2. DISPOSIZIONI GENERALI 1
2.1. Norme, regolamenti e accordi di riferimento 1
2.2. Mezzi e piloti consentiti 2
2.3. Censimento mezzi e piloti associati 2
2.4. Restrizioni della spazio aereo 3
2.5. Servizio antincendio 3
2.6. Servizio sanitario 3
2.7. Informazioni meteorologiche 3
2.8. Permessi e divieti delle attività di volo 4
3. SICUREZZA DELLE INSTALLAZIONI (*SECURITY*) 4
3.1. Identificazione delle aree utilizzate dall'ACL 4
3.2. Identificazione dell'incaricato militare alla sicurezza delle installazioni 5
3.3. Modalità di accesso 5
3.3.1. Accesso all'Area Operativa 5
3.3.2. Accesso all'Area dei Servizi 5
3.3.3. Accesso in Aerea di Manovra 6
3.3.4. Accesso in area militare in casi di impellente urgenza 6
4. MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITÀ VOLATIVA DELL'AERO CLUB LUNENSE IN PRESENZA DEI SERVIZI DELLA NAVIGAZIONE AEREA 7
4.1. Comunicazioni 7
4.2. Predisposizioni all'apertura delle attività 7
4.3. Azioni dopo l'apertura delle attività 7
4.4. Priorità e sicurezza 8

5. MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITÀ VOLATIVA DELL'AERO CLUB LUNENSE IN ASSENZA DEI SERVIZI DELLA NAVIGAZIONE AEREA 8
5.1. Procedura per l'autorizzazione all'attività di volo 8
5.2. Direzione dei voli 9
5.3. Addetto al servizio antincendio 10
5.4. Servizio Biga 10
5.5. Ritardo o sospensione delle attività di volo 10
5.6. Svolgimento attività di volo 10
5.6.1. Regole del volo 10
5.6.2. Spazi e superfici autorizzati/e 10
5.6.3. Controllo attività 11
5.6.4. Limitazioni di traffico 11
5.6.5. Movimentazioni a terra 11
5.6.6. Decollo e atterraggio 12
5.6.7. Procedure di ingresso/uscita per/da i circuiti di traffico 12
5.6.8. Registrazione movimenti 12
5.7. Emergenza e/o Incidente aereo 13
5.8. Procedure di avaria radio. 13
5.9. Scalo non autorizzato 13
6. RESPONSABILITÀ 14
6.1. Sodalizio ACL 14
6.2. Presidente ACL 14
6.3. Direttore dei Voli 14
6.4. Comandante del Distaccamento Aeroportuale di Sarzana-Luni 15
6.5. Pilota associato 15
7. SOSPENSIONE ATTIVITÀ 15
8. DISPOSIZIONI FINALI 15

ALLEGATI:

Allegato A-1	Modello 4 "Elenco Aeromobili"	A-1
Allegato A-2	Modello 5 "Elenco Soci Piloti"	A-2
Allegato B-1	Circuiti di attesa	B-1
Allegato B-2	Circuiti di traffico	B-2
Allegato B-3	LI-P2 e ATZ	B-3
Allegato C	Grid Map	C-1
Allegato D	Suddivisione Aree	D-1
Allegato E	Gestione accesso Cancello Saguarcost Sud	E-1
Allegato F	Modello 1 "Richiesta nulla-osta per attività di volo"	F-1
Allegato G	Modello 2 "Richiesta nulla-osta per attività di volo locale"	G-1
Allegato H	Modello 3 "Elenco attività svolta"	H-1

ANNESSI:

ANNESSO 1	Gestione Emergenze Aero Club Lunense

1. PREMESSA

1.1. Generalità

In ottemperanza alla legislazione in vigore, ed a seguito di accordi stipulati tra l'Aeronautica Militare e l'Aero Club d'Italia, l'aeroporto non doganale[1], controllato[2] militare di Sarzana-Luni è aperto anche al traffico civile associato al locale Aero Club Lunense. Norme, regole e accordi delineano modalità generali da declinare e dettagliare in fase di applicazione tramite l'emanazione di una specifica procedura. Questa deve servire a fornire istruzioni all'utilizzo comune e coordinato dello spazio aereo, dell'area di manovra, dei Servizi della Navigazione Aerea e dei supporti logistici necessari all'attività di volo, da parte sia degli assetti militari sia dei vettori civili al fine di un corretto ed efficace svolgimento delle attività che tenga conto delle priorità operative/addestrative militari e, soprattutto, dei criteri di sicurezza delle installazioni e del volo.

1.2. Scopo

La presente Procedura Operativa è emanata allo scopo di:

- richiamare le disposizioni generali previste dagli accordi di rango superiore per adattarle allo specifico contesto aeroportuale di Sarzana-Luni;
- stabilire le regole di accesso dei civili ai fini della sicurezza delle installazioni;
- stabilire le procedure da attuare, sia in presenza sia in assenza dei Servizi della Navigazione Aerea (SNA);
- individuare compiti e responsabilità;
- assicurarne la divulgazione.

2. DISPOSIZIONI GENERALI

2.1. Norme, regolamenti e accordi di riferimento

L'attività di volo sull'aeroporto di Sarzana-Luni deve svolgersi in ossequio a quanto stabilito dal Codice della Navigazione, dal Regolamento ENAC "Regole dell'aria", dalla regolamentazione ICAO e di quella nazionale prevista per il traffico aereo generale (contenuta nell'AIP Italia), dalle eventuali prescrizioni/restrizioni diffuse a mezzo del Servizio Informazioni Aeronautiche nazionale.
Inoltre, tutte le disposizioni di seguito descritte sono conformi all'Accordo Tecnico (AT)[3] stipulato tra il Ministero della Difesa (MD) – Aeronautica Militare (AM) e l'Aero Club

[1] Sono consentiti voli provenienti solamente da altri aeroporti, aviosuperfici italiani o di paesi stranieri appartenenti allo Spazio Shengen.

[2] Aeroporto controllato: aeroporto sul quale il servizio di controllo del traffico aereo è fornito al traffico di aeroporto indipendentemente dall'esistenza o meno di una zona di controllo. Non implica necessariamente l'esistenza di una Zona di Controllo (CTR).

[3] Accordo Tecnico per disciplinare l'attività di volo degli Aero Club/Sezioni di Aero Club federati all'Aero Club d'Italia sugli aeroporti militari sede di Reparto di Volo dell'Aeronautica Militare, ovvero reparti di altra Forza Armata, tra Ministero Difesa – Aeronautica Militare e l'Aero Club d'Italia, firmato a Roma il 31.12.2012 e successive modifiche.

d'Italia (AeCI), e del conseguente Accordo di Dettaglio (AD)[4] tra MD – AM e l'Aero Club Lunense (ACL).

2.2. Mezzi e piloti consentiti

I voli potranno essere effettuati con:

- aeromobili[5], in possesso di valido certificato di aeronavigabilità e polizza assicurativa per danni contro terzi attiva;
- apparecchi VDS[6], in possesso di valido certificato di immatricolazione e polizza per danni contro terzi attiva, purché autorizzati al trasporto a bordo di un apparato radio e condotti da piloti in possesso del "Certificato di Radiofonia Aeronautica" rilasciato dall'AeCI o, quando trattasi di apparecchi VDS avanzati, della qualifica di "pilota avanzato".

Tali mezzi possono essere di proprietà, o in esercizio, dell'ACL oppure di proprietà, o in uso, dei soci dello stesso ACL.

Inoltre potranno essere consentiti allo scalo dell'ACL gli aeromobili/apparecchi VDS (con i requisiti descritti alle precedenti alinee del presente paragrafo) di soci di altri aero club/sezioni di aero club federati all'AeCI, come previsto all'art. 11, comma 2, dell'AT.

In ogni caso i soci piloti, per svolgere l'attività di volo con l'ACL, devono essere in regola con le prescritte abilitazioni.

Sia i mezzi sia i piloti consentiti, per essere ammessi alla successiva autorizzazione ad impegnare le aree di manovra militari, secondo le modalità meglio specificate nei successivi paragrafi 4 e 5, devono essere censiti ed inseriti negli elenchi specificati al para. 2.3.

2.3. Censimento mezzi e piloti associati

In tutti i casi descritti al para. 2.2, sia gli aeromobili/apparecchi VDS sia i soci piloti, dovranno essere censiti come previsto dall'art. 3, comma 5 dell'AT e dall'art. 14, comma 1 dell'AD.
Gli elenchi di tale censimento dovranno essere comunicate dall'ACL all'AeCI e all'Autorità Militare in comando dell'aeroporto. Quest'ultima si farà carico di trasmettere gli elenchi all'Autorità militare centrale e di comunicare eventuali dinieghi all'ACL.
Gli elenchi completi degli associati devono pervenire all'ARO del Distaccamento Aeroportuale di Sarzana-Luni, con i modelli riportati negli Allegati A-1 e A-2, entro il 10 Gennaio di ogni anno, in modo da permettere di essere inoltrati alla competente Autorità militare centrale entro il 15 Gennaio dello stesso anno. Variazioni successive a tali elenchi devono pervenire, con gli stessi modelli sopra citati, almeno 3 giorni lavorativi di anticipo sulla data di effettuazione dell'attività di volo del nuovo associato.

---

[4] Accordo di Dettaglio per disciplinare l'attività di volo dell'Aero Club Lunense "Piero Lombardi", federato all'Aero Club d'Italia, sull'aeroporto militare di Luni-Sarzana, tra il Ministero Difesa – Aeronautica Militare e l'Aero Club Lunense "P. Lombardi" firmato a Sarzana il 07.05.2020.

[5] Aeromobile: si intende ogni macchina che può trarre sostentazione nell'atmosfera da reazioni diverse da quelle dovute all'effetto suolo; le distinzioni degli aeromobili, secondo le caratteristiche tecniche e secondo il loro impiego, sono stabilite dall'ENAC con propri regolamenti e, comunque, dalla normativa speciale in materia.

[6] Apparecchi VDS: mezzi con motore impiegati per il Volo da Diporto o Sportivo aventi le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106, cosiddetti "ultraleggeri".

2.4. Restrizioni dello spazio aereo

L'ATZ[7] dell'aeroporto di Sarzana-Luni, sotto il controllo dell'AM, è attivo nei giorni e negli orari riportati sull'AIP Italia, tenendo conto di eventuali modifiche pubblicate da NOTAMs[8]. Le dimensioni cilindriche misurano 3 NM di raggio dalla posizione dell' ARP[9] e 2000 ft AMSL. L'ATZ è situato in prossimità del margine interno orientale di una più ampia Zona Vietata[10], denominata "LI-P2", con limite inferiore GND e limite superiore FL 195, come meglio definita nell'AIP Italia (rappresentazione geografica in Allegato B-3).
Di conseguenza, i velivoli civili potranno svolgere le operazioni di volo solo mantenendosi ad Est della congiungente i *gates* "November" e "Sierra" di uscita/ingresso ai circuiti di traffico.
La permeazione della rimanente porzione della zona "LI-P2" è subordinata al rilascio di specifico nulla-osta da parte del Comando Marittimo Nord – La Spezia e dell'ENAC.

2.5. Servizio antincendio

L'ACL deve dotarsi di autonoma capacità antincendio opportunatamente certificata dalle competenti autorità dei Vigili del Fuoco e rispondente all'art. 7 dell'AT.
Il servizio antincendio è assicurato dall'ACL in accordo alle modalità prescritte dall'Annesso 1 – Gestione Emergenze.
In particolare il servizio antincendio può interrompersi solo al completo spegnimento a terra dei sistemi propulsivi degli aeromobili/apparecchi VDS e deve riferirsi, in caso di intervento, alla cartina dell'aeroporto suddivisa in riquadri (*grid map*), come in Allegato C.

2.6. Servizio sanitario

In caso di emergenze sanitarie e/o incidente aereo, l'ACL si avvale del servizio sanitario nazionale allertando il numero 118. Il tempo di intervento dell'ambulanza, dislocata nella sede più vicina all'aeroporto, è stimato in meno di 10 minuti.

2.7. Informazioni meteorologiche

I piloti dell'ACL, prima di alzarsi in volo, possono consultare la propria Stazione Meteorologica automatica per il rilevamento dei dati significativi:

- intensità e direzione del vento;
- temperatura;
- umidità.

Il Servizio Informazioni Meteorologiche sugli altri aeroporti di interesse è assicurato mediante sistemi informatici.
Con i SNA attivi la TWR può fornire indicazioni meteorologiche attuali inerenti:

---

[7] ATZ: Aerodrome Traffic Zone, spazio aereo di dimensioni definite istituito intorno ad un aeroporto per la protezione del traffico aereo di aeroporto.
[8] NOTAM: Notice to Airmen, una notifica distribuita tramite mezzi di telecomunicazione, contenente informazioni relative all'istituzione, alla condizione o alla modifica di strutture, servizi, procedure o pericoli aeronautici, la cui conoscenza tempestiva è essenziale per il personale coinvolto nelle operazioni di volo.
[9] ARP: Airdrome Reference Point, N 44° 05' 20'', E 009° 59' 20''.
[10] Zona Vietata: spazio aereo di definite dimensioni, al di sopra del territorio o delle acque territoriali di uno Stato, entro il quale il volo è vietato.

- visibilità al suolo;
- fenomeni in atto;
- nuvolosità;
- temperatura all'aria e di rugiada;
- pressione atmosferica riferita al livello del mare (QNH).

2.8. Permessi e divieti delle attività di volo

L'attività di volo dell'ACL è subordinata alla prioritaria attività militare e/o di Stato, fatti salvi i casi di precedenza all'atterraggio per emergenze e/o priorità carburante[11].
L'ACL potrà svolgere esclusivamente voli per istruzione/addestramento/allenamento al volo, oppure attività sportiva, turistica o di propaganda.
Nel caso in cui l'ACL non sia in grado di assicurare il servizio antincendio (esempio, mancanza/avaria del mezzo "Drago" e/o assenza/indisponibilità di relativo personale qualificato), l'attività volativa non può avere luogo.

L'attività di volo dell'ACL può essere svolta in qualsiasi giorno dell'anno ma è assolutamente vietato il volo notturno[12] e il volo acrobatico[13].

L'attività di addestramento al *touch and go* deve essere svolta con la sola presenza a bordo del pilota istruttore/esaminatore e dell'allievo pilota ai comandi. Possono essere ammessi a bordo altri passeggeri solamente se regolarmente iscritti ad un corso di addestramento al pilotaggio.

3. SICUREZZA DELLE INSTALLAZIONI (*SECURITY*)

3.1. Identificazione delle aree utilizzate dall'ACL

Le strutture in concessione all'ACL sono quelle previste dalla Convenzione in vigore stipulata tra l'Amministrazione Difesa e l'ACL. Trattasi di superfici e manufatti dislocati nella porzione nord-est del sedime aeroportuale di Sarzana-Luni contigue, a nord-ovest, alla porzione data in concessione alla Base Aeromobili delle Capitanerie di Porto di Sarzana, a sud-ovest/sud-est, alla recinzione aeroportuale esterna, a nord-est, dalla ferrovia.

Una rappresentazione satellitare più ampia di tutte le aree di interesse dell'ACL, poste in convenzione e non, è riportata nell'Allegato D dove si distinguono, con diverse colorazioni, quattro distinte estensioni di utilizzo:

- Area Logistica, sede degli uffici, parcheggi auto, area di transito per l'accesso al cancello di ingresso Nord della Guardia Costiera (delimitata a nord-est dalla ferrovia, a sud-est dalla recinzione esterna del sedime aeroportuale, a sud-ovest da una recinzione interna dell'ACL, a nord-ovest dalla recinzione di Saguarcost);

---

[11] Art. 6 dell'AT.
[12] Volo notturno: volo svolto in orari compresi tra la fine del crepuscolo serale civile e l'inizio del crepuscolo mattutino civile. Il crepuscolo civile termina la sera quando il centro del disco solare scende 6° sotto l'orizzonte ed inizia la mattina quando il centro sale degli stessi gradi sopra l'orizzonte. Gli orari del crepuscolo sono riportati sull'AIP Italia sulle tavole delle effemeridi.
[13] Volo acrobatico: volo nel corso del quale un velivolo effettua intenzionalmente manovre che comportano un cambiamento brusco di assetto, un assetto inusuale o una variazione inusuale della velocità, non necessarie durante il volo ordinario o durante l'addestramento per le licenze o le abilitazioni che non siano l'abilitazione al volo acrobatico.

- Area Operativa, sede dei piazzali di parcheggio aeromobili/apparecchi VDS civili e delle aviorimesse (delimitata a nord-ovest dalla recinzione di Saguarcost, a nord-est dalla recinzione interna all'ACL, a sud-est e sud-ovest dalla recinzione esterna del sedime aeroportuale);
- Aree dei Servizi, sede della piazzola di rifornimento/stazionamento mezzo antincendio e della porzione di terreno su cui è dislocata la Biga incluso il percorso per raggiungerla (all'interno dell'area militare);
- Aree di Manovra, sede delle superfici asfaltate adibite al decollo/atterraggio e al rullaggio dei velivoli, ossia la RWY 18/36[14] e la TWY "N"[15] (all'interno dell'area militare).

3.2. Identificazione dell'incaricato militare alla sicurezza delle installazioni

Nei giorni o nelle ore di assenza dei servizi dei Servizi della Navigazione Aerea l'incaricato alla sicurezza delle aree interessate dall'ACL definite al precedente para. 3.1 è l'RSI di turno in quel giorno.

Una volta contattato dal Direttore dei Voli (o suo delegato), prima di iniziare l'attività giornaliera dell'ACL (v. para. 5.1), al RSI spettano i compiti di:

- intervento nella procedura di accesso all'Area di Manovra (v. sub para. 3.3.3);
- intervento nella procedura di autorizzazione dell'attività di volo in assenza dei SNA (v. para. 5.1);
- attivare le proprie procedure previste in caso di scalo non autorizzato (v. para. 5.9);
- gestire la richiesta di accesso attraverso il cancello Saguarcost Sud in assenza dei SNA (v. Allegato E, punto 2).

3.3. Modalità di accesso

3.3.1. Accesso all'Area Operativa

L'accesso all'Aerea Operativa (come definita al precedente para. 3.1) è consentito solamente al personale associato all'ACL. Personale civile esterno può accedere a tale Aerea previa identificazione e accompagnamento da parte del personale dell'ACL stesso.
L'imbarco dei passeggeri deve essere svolto sotto il controllo del pilota responsabile del volo.
Il Presidente dell'ACL si assume la responsabilità di far rispettare tale accesso e delle conseguenze inerenti la sicurezza nella sua più ampia accezione

3.3.2. Accesso all'Area dei Servizi

L'accesso all'Area dei Servizi (come definita al precedente para. 3.1), di personale e mezzi dell'ACL, avviene dal cancello scorrevole elettrico posto tra il confine sud-ovest del piazzale parcheggio aeromobili dell'ACL e il raccordo TWY "N" (Cancello Saguarcost Sud) oppure, solo per personale autorizzato e in casi particolari, dal cancello principale della Base Aeromobili delle Capitanerie di Porto (Cancello Saguarcost Nord).

[14] RWY 18/36: *runway* 18/36, ossia la pista di volo con direzione 180° o 360°.
[15] TWY "N": *taxiway* "November", ossia il raccordo di rullaggio a Nord.

È possibile attraversare il Cancello Saguarcost Sud solamente a bordo di un mezzo autorizzato (aeromobile, apparecchio VDS, mezzo antincendio). In particolare possono attraversare tale cancello:

- il Presidente ACL, il Direttore dei Voli e il personale addetto alla Biga, se a bordo del mezzo antincendio;
- il personale antincendio, con relativo mezzo;
- i piloti con il loro aeromobile/apparecchio VDS ed eventuali passeggeri a bordo;
- il personale in supporto minimo necessario per svolgere le operazioni di rifornimento carburante, se a bordo di aeromobile/apparecchio VDS.

Le modalità di gestione per l'apertura e la chiusura del cancello Saguarcost Sud sono meglio specificate in Allegato E.

È possibile attraversare il Cancello Saguarcost Nord solo se opportunatamente autorizzati tramite rilascio di pass a seguito di opportuna richiesta. In particolare possono essere autorizzati:

- il Presidente ACL;
- il Direttore dei Voli;
- gli addetti alla Biga;
- gli addetti all'antincendio.

Il percorso da effettuare all'interno del sedime della Base Aeromobili delle Capitanerie di Porto per raggiungere la propria postazione di lavoro deve essere il più breve possibile e non deve interferire con le attività in corso della Base Aeromobili stessa.

3.3.3. Accesso in Aerea di Manovra

Il Direttore dei Voli (o suo delegato) ed il personale antincendio sono i soli autorizzati ad effettuare un'ispezione sull'Area di Manovra dello stato di efficienza e/o presenza FOD. In particolare devono ispezionare:

- TWY "N";
- RWY 18/36, solo in assenza dei SNA forniti dall'AM.

Prima di accedere all'Aera di Manovra deve essere chiesta autorizzazione via radio alla TWR, se attiva, sulla frequenza di GND (riportata al para. 4.1) oppure via telefono all'RSI, se la TWR non è attiva.
In entrambi i casi gli autorizzati devono essere accompagnati dall'RSI con un veicolo delle Capitanerie di Porto durante l'intera ispezione, come previsto dall'art. 8 dell'AD.

3.3.4. Accesso in area militare in casi di impellente urgenza

In caso di impellente urgenza di intervento da parte di persone e/o mezzi accorsi in soccorso ad individui civili in pericolo situati nei luoghi di pertinenza militare, il Comandante della Base Aeromobili (o suo sostituto/delegato), valutata la gravità della situazione, si assume la responsabilità di garantire l'accesso attraverso il cancello ritenuto più idoneo al fine di consentire il più rapido intervento possibile.

4. MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITÀ VOLATIVA DELL'AERO CLUB LUNENSE IN PRESENZA DEI SERVIZI DELLA NAVIGAZIONE AEREA

Gli orari e i giorni di attivazione dei SNA sono indicati sull'AIP Italia e su eventuali NOTAMs in vigore.

Durante la fornitura dei SNA, l'ACL deve attenersi alle procedure indicate nello stralcio della direttiva POP-ATC-001 in vigore[16] ed a quanto indicato dagli enti ATS (TWR e ARO).

4.1. Comunicazioni

Le comunicazioni tra il personale dell'AM e dell'ACL possono avvenire via radio o via telefono.

NOMINATIVI	FREQUENZA	TELEFONO
TWR <<tower>>	119.65 MHz	0187 272471
GND <<ground>>	417.75 MHz	0187 272471

La frequenza radio VHF 119.650 deve essere dedicata esclusivamente alle comunicazioni T/B/T tra la TWR e gli aeromobili/apparecchi VDS.

4.2. Predisposizioni all'apertura delle attività

Il Direttore dei Voli (o suo delegato) deve:

- contattare l'ARO – tel. 0187 272467 – almeno 30 minuti prima dell'inizio dell'attività di volo, comunicando nome e reperibilità telefonica, per informarsi su eventuali limitazioni all'attività stessa; la comunicazione dell'inizio attività sarà trasmessa alle COCA di Maristaeli e di Saguarcost da parte dell'ARO;
- effettuare la prova Sirena Emergenza Aerea ACL in coordinamento con il controllore TWR.

Il personale Addetto all'Antincendio deve:

- eseguire il controllo della radio in dotazione al mezzo antincendio – freq. 417.750 MHz utilizzando il nominativo radio "Drago";
- contattare la TWR – freq. 417.750 MHz – per ricevere autorizzazione al posizionamento sulla apposita piazzola di stazionamento.

L'autorizzazione all'ispezione del Direttore dei Voli (o suo delegato) all'Aerea di Manovra (v. sub para 3.3.3) deve essere richiesta alla TWR – freq. 417.750 MHz ed effettuata sotto la supervisione dell'RSI con l'utilizzo di un veicolo delle Capitanerie di Porto.

4.3. Azioni dopo l'apertura delle attività

Il personale Addetto all'Antincendio, nominativo "Drago", ha l'obbligo di mantenere il continuo ascolto e contattare la TWR – freq. 417.750 MHz – per:

[16] Il Comando del Distaccamento Aeroportuale avrà cura di inviare stralcio della versione in vigore della direttiva POP ATC 001 ogni qualvolta sia avvenuto un aggiornamento.

- ricevere la prevista istruzione/autorizzazione ad effettuare qualsiasi spostamento del proprio mezzo da/per la piazzola di rifornimento;
- impegnare l'Area di Manovra e/o il luogo di intervento all'interno del sedime aeroportuale militare;
- comunicare eventuali momentanee interruzioni del servizio, mantenendo comunque sempre il contatto radio durante le interruzioni stesse.

Gli aeromobili/apparecchi VDS dell'ACL possono impegnare, previa autorizzazione della TWR, solo esclusivamente:

- RWY 18/36, per le manovre di decollo, atterraggio e rullaggio;
- TWY "N", per il movimento da/a l'Area Operativa a/da la pista 18/36.

Il pilota, al punto attesa indicato sulla TWY "N":

- in entrata verso la pista di volo, effettua la prova motori e tutti i controlli;
- in uscita dalla pista di volo, riporta via radio alla TWR – freq. 119.650 MHz – <<pista libera>> e successivamente <<spegnimento motore>>.

4.4. Priorità e sicurezza

Il controllore di TWR, qualora ritenga non sia possibile disciplinare l'attività civile contemporaneamente alla prioritaria attività militare o intraveda altre situazioni che possono inficiare la sicurezza, può ritardare ovvero sospendere l'attività dell'ACL dandone tempestiva comunicazione al Direttore dei Voli.

5. MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITÀ VOLATIVA DELL'AERO CLUB LUNENSE IN ASSENZA DEI SERVIZI DELLA NAVIGAZIONE AEREA

Gli orari e i giorni di attivazione dei SNA sono indicati sull'AIP Italia e su eventuali NOTAMs in vigore. Quindi, al di fuori di tali orari e giorni, l'AM non fornisce alcun servizio.

5.1. Procedura per l'autorizzazione all'attività di volo

L'attività di volo giornaliera degli aeromobili/apparecchi VDS censiti dell'ACL, come descritto al para. 2.3, si svolge a seguito di un coordinamento fra Direttore dei Voli (o suo delegato) e l'ARO del Distaccamento Aeroportuale di Sarzana–Luni finalizzato ad ottenere il nulla-osta al loro svolgimento.

L'ACL effettua la richiesta compilando gli appositi modelli, riportati negli Allegati F e G, e li trasmette via e-mail, in formato "*.pdf*", all'ARO (aeropdistlunisarzana.ats@aeronautica.difesa.it), necessariamente entro 2 ore dalla chiusura della fornitura dei SNA.
L'operatore all'ARO provvede ad acquisire l'assenso o il dissenso, via telefono, dalle COCA di Maristaeli (tel. mil. 43480) e Saguarcost (tel. mil. 43343). I modelli di cui sopra, completi di nulla-osta, saranno trasmessi via email all'ACL (aeroclubsarzana@tiscali.it) ed alle due COCA (maristaeli.luni.cocab@marina.difesa.it, coca@saguarcost.it).

I Modelli da utilizzare sono di due tipologie:

- Modello 1 (Allegato F), per attività volativa di trasferimento da/per Sarzana;
- Modello 2 (Allegato G)[17], per attività volativa locale o *round robin.*

Nell'ipotesi in cui l'ACL debba aggiornare l'attività di volo o richiedere un nuovo nulla-osta fuori dagli orari di attivazione dei SNA, deve inoltrare i modelli di richiesta direttamente alle COCA di Maristaeli e di Saguarcost utilizzando i seguenti recapiti:

COCA	E-MAIL	TELEFONO	FAX
MARISTAELI	maristaeli.luni.cocab@marina.difesa.it	0187 272480 0187 272740	0187 272730
SAGUARCOST	saguarcost.nasarzana@mit.gov.it coca@saguarcost.it	0187 6939321 329 8073769 0187 6939343 0187 6939350 0187 6939351	0187 674849

Fatti salvi i casi sopra citati, sarà possibile occasionalmente autorizzare attività impreviste telefonicamente, previa successiva autorizzazione da parte di COCA Maristaeli e di COCA Saguardcost (o, se quest'ultima non aperta, il RSI – tel. 0187 6939321 oppure 329 8073769), purché l'aeromobile/apparecchio VDS sia già inserito nell'apposita lista dell'Allegato A-1.

5.2. Direzione dei voli

Prima di iniziare l'attività giornaliera il Direttore dei Voli (o suo delegato), in ordine di priorità, deve:

- contattare la COCAb Maristaeli e COCA Saguarcost (in alternativa il RSI) per fornire il proprio nome, recapito telefonico, orari di inizio, sospensione, fine attività ed eventuali variazioni, accertandosi che non vi siano impedimenti o conflitti di traffico con l'attività di volo militare non programmata;
- rendersi disponibile al recapito fornito per tutta la durata dell' attività di volo;
- richiedere alla COCA Saguarcost (in alternativa al RSI) l'apertura del Cancello Saguarcost Sud di accesso all'Area di Manovra con il giusto anticipo per non indurre ritardi all'attività e, nel contempo, non cagionare lunghe attese al personale Saguarcost addetto al piantonamento del cancello aperto (dettagli in Allegato E);
- effettuare, a fine giornata o al termine dell'attività di volo, le telefonate alla COCAb di Maristaeli e alla COCA di Saguarcost (in alternativa al RSI) per comunicare il <<termine attività>>.

[17] Gli orari di decollo e atterraggio riportati nel Modello 2 possono, a causa di variabili non note all'atto della programmazione dei voli, subire variazioni.
Se l'attività di volo da riportare nel Modello 2, a causa di motivate esigenze particolari ed a carattere di eccezionalità, prevede un attraversamento in sequenza temporale ravvicinata di aeromobili/apparecchi VDS dal Cancello Saguarcost Sud elettrico scorrevole, allora l'ACL, previa comunicazione scritta (anche via email) e coordinamento con il Comando Base delle Capitanerie di Porto, può indicare una fascia oraria di attività continuativa specificandone gli orari di inizio e di fine.

5.3. Addetto al servizio antincendio

L'addetto al servizio antincendio deve:

- verificare l'efficienza del collegamento radio – freq. 417.750 MHz – prima dell'inizio dell'attività di volo con la COCAb Maristaeli;
- posizionare il mezzo antincendio sull'apposita piazzola situata a sud della TWY "N" come riportato in Allegato D;
- notificare immediatamente qualsiasi inefficienza della capacità antincendio al Direttore dei Voli (o suo delegato), alla Biga, alla COCAb Maristaeli;
- mantenere l'ascolto continuo sulla radio – freq. 417.750 MHz.

5.4. Servizio Biga

Il personale in Biga, nominativo radio <<Sarzana Biga>>, fornisce informazioni utili agli equipaggi dell'ACL. Inoltre, deve:

- verificare l'efficienza del collegamento radio – freq. 119.650 MHz – prima dell'inizio dell'attività di volo con la COCAb Maristaeli;
- mantenere l'ascolto radio continuo – freq. 119.650 MHz – durante l'intera attività di volo.

5.5. Ritardo o sospensione delle attività di volo

Qualora l'operatore in COCAb Maristaeli e/o in COCA Saguarcost (se attiva) intraveda situazioni particolari, che possono influire negativamente sull'attività di volo militare e/o che possono inficiare la sicurezza, può ritardare ovvero sospendere l'attività dell'ACL dandone tempestiva comunicazione al Direttore dei Voli.

5.6. Svolgimento attività di volo

5.6.1. Regole del volo

L'attività di volo sull'aeroporto si svolge in accordo alle regole VFR.
Il pilota in comando è responsabile di attuare le separazioni di traffico a vista ed ha cura di effettuare comunicazioni all'aria – freq. 119.650 MHz – per rendere nota la propria posizione e quota ad altri traffici a terra o in volo in ascolto sulla stessa frequenza.

5.6.2. Spazi e superfici autorizzati/e

Atterraggi/decolli sono autorizzati esclusivamente su/da pista 18 o su/da pista 36.
Sono vietate le piste 14/32 e 05/23.
Il circuito di traffico si sviluppa ad est del prolungamento asse pista 18/36: <<destro pista 36>> oppure <<sinistro pista 18>>, ad una quota di 1200 ft AMSL.
I circuiti di attesa (holding) sono due, uno a sud attestato sul punto "Sierra"[18] ed uno a nord attestato sul punto "November"[19], ad una quota di 1500 ft AMSL.
I circuiti sopra citati sono riportati graficamente negli Allegati B-1 e B-2.

[18] Il punto "Sierra" ha coordinate geografiche N 44° 02' 49'' E 009° 59' 17'', posizionato a circa 1,5 NM a sud dell'aeroporto ed è situato sopra il traverso della foce del fiume Magra.
[19] Il punto "November" ha coordinate geografiche N 44° 06' 28'' E 009° 56' 13'', posizionato a circa 2.5 NM a nord dell'aeroporto ed è situato approssimativamente sopra il casello autostradale di Sarzana.

In accordo alla planimetria contenuta sulla carta di atterraggio di aerodromo delle pubblicazioni aeronautiche in vigore, le operazioni di movimentazione al suolo, di decollo e di atterraggio sono consentite esclusivamente sull'Area di Movimento[20] costituita da:

- RWY 18/36;
- la via di rullaggio che unisce la sede dell'ACL con la testata pista 18 (TWY "N");
- piazzola di rifornimento;
- piazzali di parcheggio/sosta nell'Area Operativa, così come definita nel para. 3.1.

5.6.3. Controllo attività

Il Direttore dei Voli (o suo delegato) esercita il proprio controllo dell'attività di volo tramite il servizio di Biga (para. 5.4) mantenendo il continuo ascolto delle comunicazioni radio T/B/T – freq. 119.650 MHz – fornendo tutte le informazioni utili possibili richieste dagli equipaggi.

5.6.4. Limitazioni di traffico

Per ridurre i rischi di conflitti di traffico l'attività di volo, oltre a rispettare quanto stabilito nel sub para. 5.6.1, è soggetta ad alcune limitazioni. In particolare non è possibile:

- impegnare contemporaneamente il circuito di traffico (v. sub para. 5.6.2) e RWY 18/36 (fino al suo completo disimpegno) con più di un traffico alla volta;
- impegnare il circuito di attesa in volo attestato sul punto "November" o il circuito di attesa in volo sul punto "Sierra" (v. sub para. 5.6.2) con più di un traffico per ciascun circuito;
- impegnare contemporaneamente il circuito di traffico e il circuito di attesa con più di un traffico alla volta, eccetto il caso in cui uno dei due traffici proceda all'atterraggio per un diretto (*straight-in*) o al decollo interessando lo spazio aereo opposto al circuito di attesa occupato rispetto alla pista[21];
- interessare la TWY "N" con più di un traffico alla volta;
- rullare sulla TWY "N" quando ci sono movimenti di aeromobili sul piazzale "North Apron".

5.6.5. Movimentazioni a terra

Ogni movimento di mezzi all'interno dell'Area Operativa (così come definita nel para. 3.1) è svolto sotto la responsabilità del personale opportunatamente designato dall'ACL.
Il rullaggio per raggiungere RWY 18/36 avviene esclusivamente percorrendo la TWY "N".

---

[20] Area di Movimento: la parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio e al rullaggio degli aeromobili, inclusi i piazzali.

[21] Se un traffico è in attesa sul "November" l'altro traffico in arrivo sull'aeroporto può procedere all'atterraggio (*straigh-in)* su pista 36 senza interessare il circuito di traffico; viceversa, se un traffico è in attesa sul "Sierra" l'altro traffico può procedere all'atterraggio (*straigh-in)* su pista 18 senza interessare il circuito di traffico. In caso di riattaccata il traffico dovrà manovrare il prima possibile ad est per raggiungere lo stesso punto di ingresso.
Se un traffico è in attesa sul "November" l'altro traffico può decollare da pista 18 senza interessare il circuito di traffico; se un traffico è in attesa sul "Sierra" l'altro traffico può decollare da pista 36 senza interessare il circuito di traffico.

Al punto attesa l'aeromobile/apparecchio VDS effettua la prova motore/i e tutti i controlli, assumendo una prua di 315° per evitare che il flusso del/i propulsore/i sia diretto verso il piazzale "North Apron" e/o le vie di rullaggio e/o la RWY 18/36.
È assolutamente vietato accedere al piazzale "North Apron" della Base Aeromobili Guardia Costiera posto a nord della TWY "N", come rappresentato sulla planimetria in Allegato D.

5.6.6. Decollo e atterraggio

Le manovre di decollo e atterraggio sono esclusivamente autorizzate su RWY 18 o su RWY 36. Il pilota in comando/capo equipaggio, sotto la propria responsabilità, decide quale direzione della RWY 18/36 utilizzare e in quale istante effettuare la manovra, tenendo in debita considerazione:

- le prestazioni, limitazioni, configurazioni del proprio aeromobile/apparecchio VDS in funzione delle condizioni e della lunghezza della pista;
- le condizioni meteorologiche;
- la situazione del traffico;
- ogni altro aspetto che possa agevolare la corsa di decollo/atterraggio.

Il pilota che procede all'atterraggio per rientrare nell'Area Operativa dell'ACL (così come definita nel para. 3.1) deve pre-allertare con il dovuto anticipo l'apertura del Cancello Saguarcost Sud effettuando una comunicazione radio – freq. 119.650 MHz.

5.6.7. Procedure di ingresso/uscita per/da i circuiti di traffico

L'ingresso in circuito di traffico può avvenire:

- da nord, riportando il punto "November";
- da sud, riportando il punto "Sierra";

alla quota di 1500 ft AMSL per poi discendere alla quota di circuito di 1200 ft.

L'uscita dal circuito di traffico[22] può avvenire mantenendo prua pista, dopo il distacco al decollo (salendo) o dopo il sorvolo della pista se già in circuito di traffico (scendendo), per poi procedere:

- verso nord, riportando il punto "November";
- verso sud, riportando il punto "Sierra";

ad una quota di 1000 ft.

Le porzioni di rotta in avvicinamento/allontanamento a/da i circuiti di traffico non devono interessare l'area LI-P2 ad ovest della congiungente i due punti "November" e "Sierra".

5.6.8. Registrazione movimenti

Durante lo svolgimento dell'attività di volo è cura del Direttore dei Voli (o suo delegato) registrare tutti i movimenti degli aeromobili/apparecchi VDS avvenuti

[22] Per "uscita dal circuito di traffico" s'intende la manovra per mezzo della quale i traffici raggiungono una posizione esterna al circuito stesso.

nella giornata specificandone tipo, marche, orario di decollo e/o atterraggio, provenienza/destinazione (per quelli non stanziali, ma autorizzati).
Ogni lunedì tali movimenti verranno trasmessi all'ARO via e-mail utilizzando l'apposito Modello 3 (Allegato H).

5.7. Emergenza e/o Incidente aereo

In caso di emergenza e/o incidente aereo procedere secondo quanto stabilito dall'Annesso 1. Al termine dell'emergenza è cura dell'ACL (v. sub para. 3.3.3) controllare lo stato dell'Aree di Manovra (v. para. 3.1) e comunicare l'evento al Comandante del Distaccamento Aeroportuale dell'AM ed alle COCA Maristaeli e Saguarcost.

5.8. Procedure di avaria radio

Nel caso in cui un aeromobile/apparecchio VDS dovesse avere un'avaria radio parziale o totale, il pilota ai comandi dovrà attenersi a quanto indicato nell'Annesso 1.

5.9. Scalo non autorizzato

Nel caso di atterraggio senza la prescritta autorizzazione allo scalo, il Direttore dei Voli (o suo delegato) provvede a far chiudere il Cancello Saguarcost Sud che separa le aree militari da quelle civili in modo da far sostare il traffico non autorizzato nell'area militare, preferibilmente sulla TWY "N", e ad avvisare tempestivamente in ordine di priorità:

- RSI (in alternativa il Capo Squadra SDI) di Saguarcost;
- Forze di Polizia territoriale, tramite il NUE 112;
- Comandante Distaccamento Aeroportuale AM (in alternativa il Vice Comandante);
- COCAb Maristaeli.

Qualora non sia stato possibile interdire l'ingresso nell'Area Operativa dell'ACL (come definita al para. 3.1) il Direttore dei Voli (o suo delegato) provvede a far chiudere il Cancello Saguarcost Sud trattenendo il traffico non autorizzato e tutto il personale a bordo all'interno dell'Aerea Operativa stessa avvisando tempestivamente, in ordine di priorità:

- Forze di Polizia territoriale, tramite il NUE 112;
- RSI (in alternativa il Capo Squadra SDI) di Saguarcost;
- Comandante Distaccamento Aeroportuale AM (in alternativa il Vice Comandante);
- COCAb Maristaeli.

6. RESPONSABILITÀ

6.1. Sodalizio ACL

L'Aero Club Lunense è responsabile di qualunque danno a persone e/o cose durante lo svolgimento della propria attività, provocato sia da manovre al suolo di aeromobili/apparecchi VDS, veicoli e persone, sia in volo dagli aeromobili/apparecchi VDS. Pertanto deve:

- provvedere alla stipula, a propria cura e spese, di una polizza assicurativa su ogni mezzo a copertura di possibili danni cagionati a terzi e relativi beni;
- comunicare all'ARO del Distaccamento AM qualunque variazione alle liste del personale e degli aeromobili/apparecchi VDS associati (Allegati A-1 e A-2);
- fornire settimanalmente l'elenco dei voli effettivamente svolti durante il periodo di assenza dei SNA (Allegato H)

6.2. Presidente ACL

Il Presidente dell'ACL è l'unico responsabile delle attività svolte dall'ACL nella sua totalità e della corretta applicazione delle norme contenute nel presente documento.
Va rimarcato che il Presidente dell'ACL si assume la responsabilità di porre in essere qualsiasi azione per ridurre al minimo i rischi sulla sicurezza nella sua più ampia accezione. A lui spetta nominare il Direttore dei Voli.

6.3. Direttore dei Voli

Il Direttore dei Voli è il Referente Operativo di Scalo responsabile dell'attività di volo giornaliera e della Sicurezza del Volo. Può delegare l'esercizio delle sue funzioni ma ciò non lo esime dalle responsabilità delle azioni poste in essere dal delegato.
Al Direttore dei Voli spetta dirigere l'attività di volo e curarne il corretto andamento, e ne risponde nei confronti del Comando Distaccamento Aeroportuale dell'AM.
Il Direttore dei Voli ha il dovere di rispettare e far rispettare la presente Procedura evitando che qualsiasi indisciplina sia commessa, a terra o in volo, da parte del personale associato o non, in qualche modo coinvolto o interessato alle attività dell'ACL.
In particolare deve:

- effettuare le predisposizioni all'attività di volo durante la presenza dei SNA (v. para. 4.2);
- ottemperare, durante l'assenza dei SNA, ai compiti a lui assegnati (v. para. 5.2) e al controllo delle attività (v. sub para. 5.6.3);
- coordinare, con la Base Aeromobili delle Capitanerie di Porto, l'apertura del Cancello Saguarcost Sud, secondo quanto dettagliato nell'Allegato E;
- effettuare l'ispezione dell'Area di Manovra per verificarne l'idoneità prima di iniziare l'attività di volo e dopo ogni evento meteorologico significativo (v. sub para. 3.3.3);
- pubblicare, ai fini della sicurezza (*security*), con cartelli visibili sul varco d'ingresso, i/le requisiti/regole principali indicati/e nella presente Procedura necessari/e per entrare nell'Area Operativa (v. sub para. 3.3.1) e vigilarne il rispetto;
- assicurarsi che vengano rispettate le norme di civile convivenza all'interno delle aree in concessione all'ACL (v. para. 3.1);
- divulgare e verificare la conoscenza dei contenuti della presente Procedura Operativa (v. cap. 8)

- assicurarsi che il personale socio o non, in qualche modo coinvolto o interessato alle attività dell'ACL, conosca e rispetti le restrizioni in materia di riprese foto-tele-cinematografiche all'interno del sedime aeroportuale;
- informare immediatamente il Comandante del Distaccamento Aeroportuale e le COCA di Maristaeli e Saguarcost di qualsiasi incidente verificatosi durante l'attività dell'ACL;
- intervenire nel prendere azioni immediate in caso di atterraggio di velivolo non autorizzato, quando non sono attivi i SNA (v. para. 5.9);
- sospendere l'attività in caso di avverse condizioni meteorologiche, per motivi di sicurezza e/o di emergenza, ed in qualsiasi altro caso lo ritenga opportuno per cause contingenti ed impreviste;
- interrompere l'attività di volo dell'ACL al verificarsi di sopraggiunte esigenze operative/addestrative militari, di sicurezza aeroportuale e/o in presenza di eventi che possono inficiare lo svolgimento in sicurezza delle attività di volo e/o in caso di mancanza o inefficienza del servizio antincendio.

6.4. Comandante del Distaccamento Aeroportuale di Sarzana-Luni

Il Comandante del Distaccamento Aeroportuale di Sarzana-Luni, relativamente al presente disciplinare, ha funzioni di rappresentante dell'AM, con facoltà di sospendere le attività di volo dell'ACL in caso di irregolarità e/o di inosservanza delle norme ivi contenute (v. cap. 7).

6.5. Pilota associato

È responsabilità del pilota iscritto all'ACL accertarsi dell'avvenuta trasmissione e ricezione del Piano di Volo (FPL) presentato all'ARO del Distaccamento Aeroportuale.

7. SOSPENSIONE ATTIVITÀ

Al Comandante del Distaccamento Aeroportuale è riservata la facoltà di sospendere l'attività dell'ACL in qualsiasi momento lo ritenga opportuno, a seguito di trasgressione alle presenti norme, dandone comunicazione al Presidente dell'ACL.

Il Comandante del Distaccamento Aeroportuale, la COCAb Maristaeli e la COCA Saguarcost si riservano, inoltre, la possibilità di sospendere temporaneamente, in qualsiasi momento, l'attività di volo per causa di forza maggiore o in caso di necessità, dandone avvertimento all'ACL anche con un minimo preavviso.

L'ACL rinuncia espressamente, in entrambe i casi, ad ogni pretesa di risarcimento e di indennizzo in conseguenza dell'avvenuta interruzione dell'attività di volo.

8. DISPOSIZIONI FINALI

L'ACL s'impegna a divulgare, presso la propria sede, quanto contenuto nella presente Procedura Operativa, accertandone la capillare conoscenza e garantendone la tracciabilità con apposita dichiarazione di accettazione da parte di ciascun socio.
Provvede altresì ad illustrarne i contenuti a soci piloti di altri Aero Club/sezioni di Aero Club federati all'AeCI (come previsto all'art. 12, comma 3, dell'AT) che desideri far scalo presso l'aeroporto di Sarzana-Luni. In particolare, in questo caso, il Direttore dei Voli riceve

dichiarazione firmata di presa visione della Procedura. Il Comando Distaccamento Aeroportuale di Sarzana-Luni può, in qualsiasi momento, chiedere prova documentata dell'avvenuta presa visione.

L'ACL si impegna altresì ad elaborare opportune *check-lists,* di immediata e chiara applicazione, utili agli operatori per porre in essere tutte le azioni necessarie a gestire le emergenze, scali non autorizzati, ecc.
L'ACL, previo accordo con le competenti Autorità militari, può disciplinare eventuali attività speciali che potranno essere effettuate, qualora autorizzate, con specifici annessi alla presente Procedura Operativa.

ALLEGATI

AERO CLUB LUNENSE "P.LOMBARDI"
Via Alta, 44 19038, Sarzana (SP)

Modello 4

ELENCO AEROMOBILI
associati all'Aero Club Lunense o ad altro Aero Club federato all'AeCI

NR.	NOMINATIVO	TIPO	SCADENZA ASSICURAZIONE	SCADENZA ASSOCIAZIONE

Sarzana, lì _____

Il Presidente Aero Club Lunense

_____

Allegato A-2

Modello 5

AERO CLUB LUNENSE "P. LOMBARDI"
Via Alta, 44 19038, Sarzana (SP)

ELENCO SOCI PILOTI
dell'Aero Club Lunense o di altro Aero Club federato all'AeCI

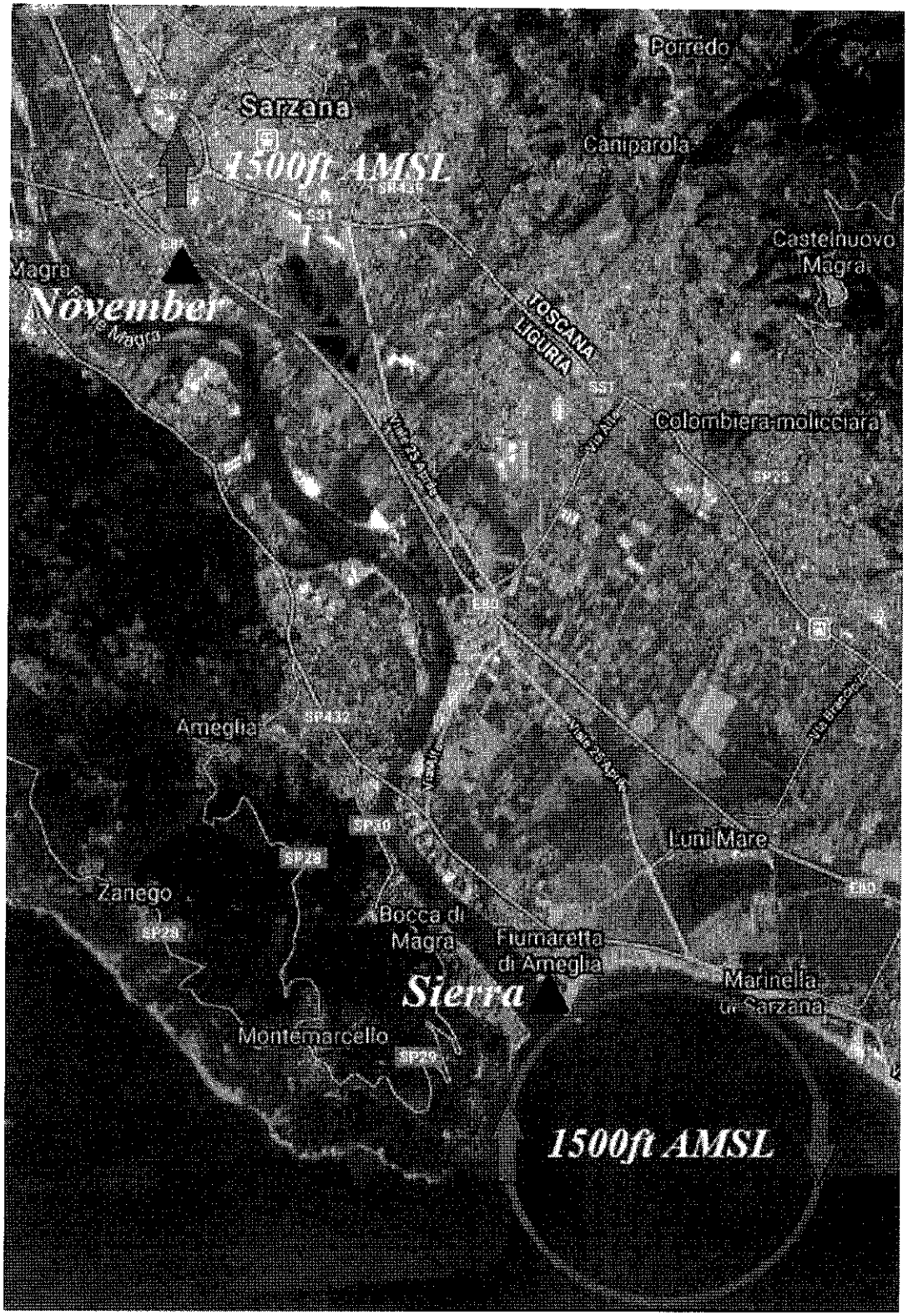
COGNOME	NOME	INDIRIZZO DI RESIDENZA	CITTA' DI RESIDENZA	LUOGO DI NASCITA	DATA DI NASCITA

Sarzana, lì _____

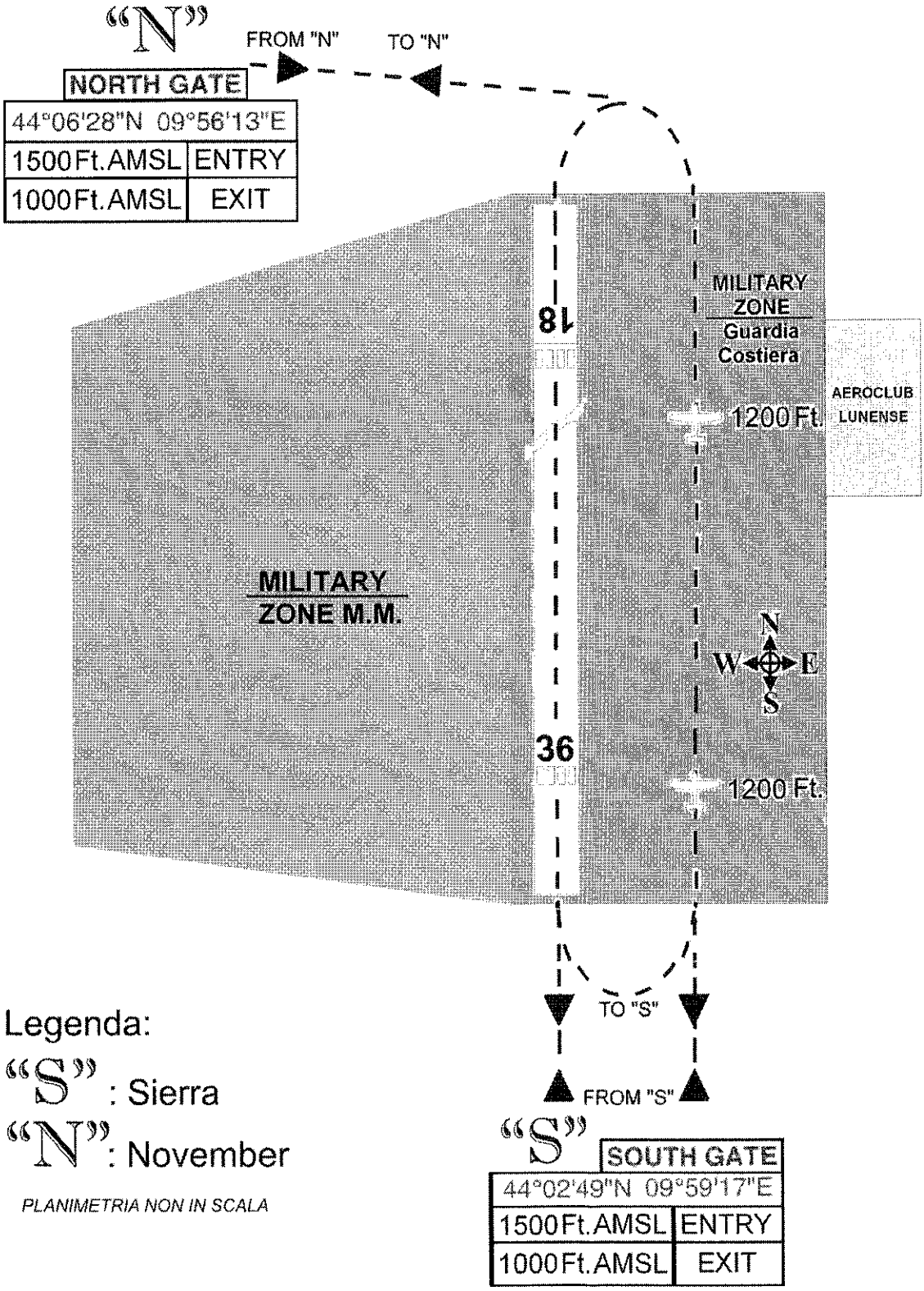
Il Presidente Aero Club Lunense

_____

CIRCUITI DI ATTESA



CIRCUITI DI TRAFFICO



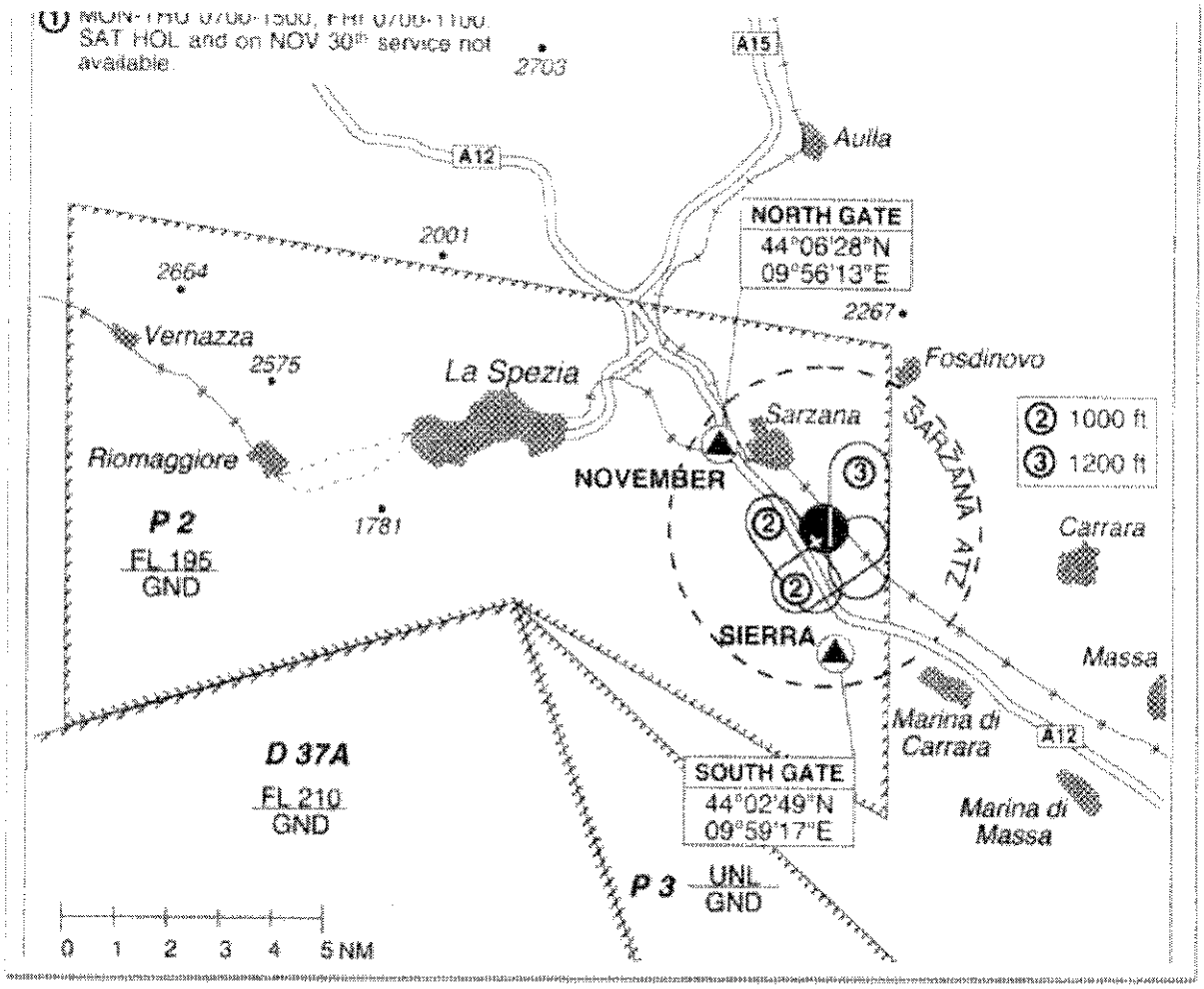
Legenda:

"S" : Sierra

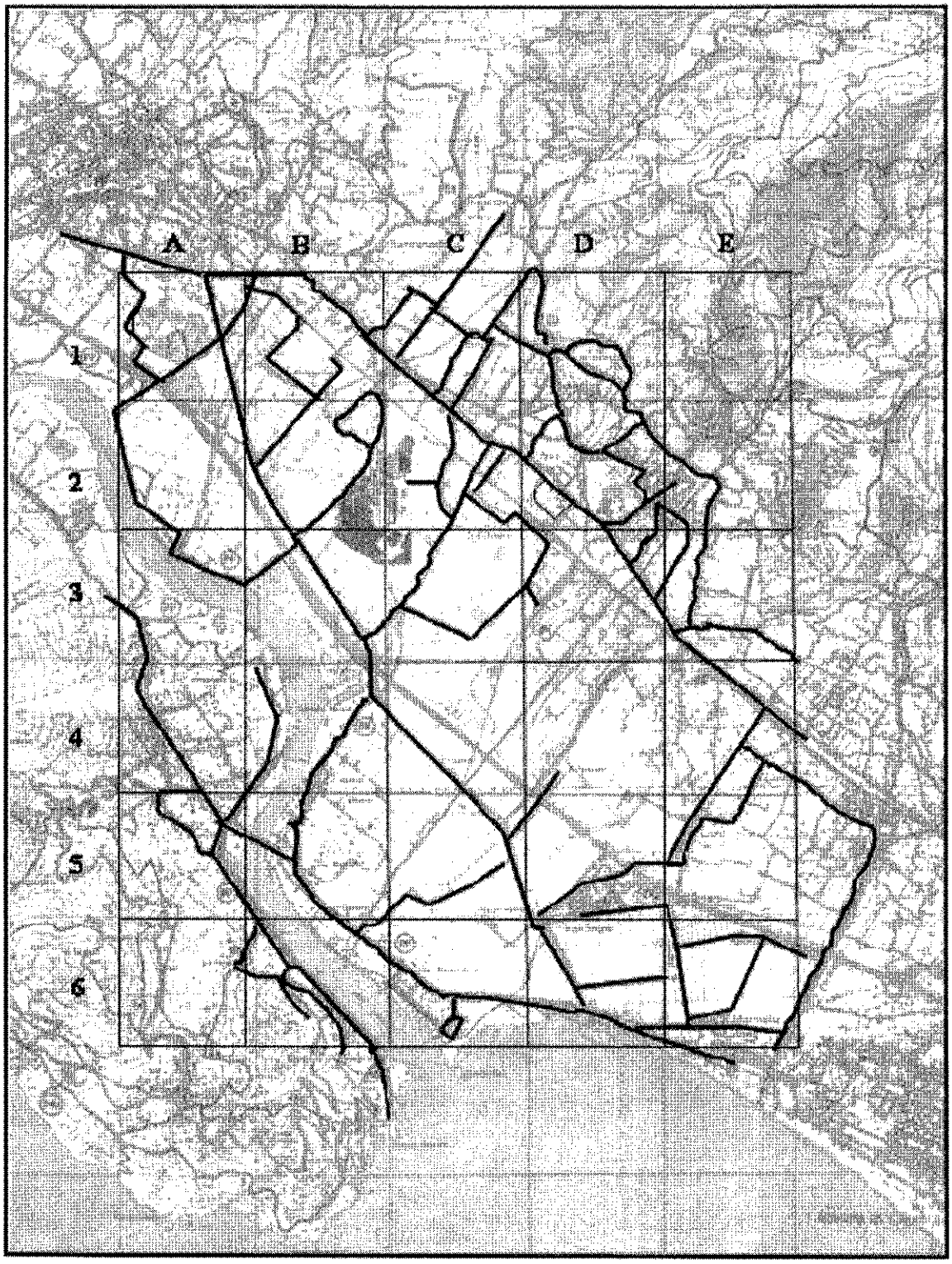
"N": November

PLANIMETRIA NON IN SCALA

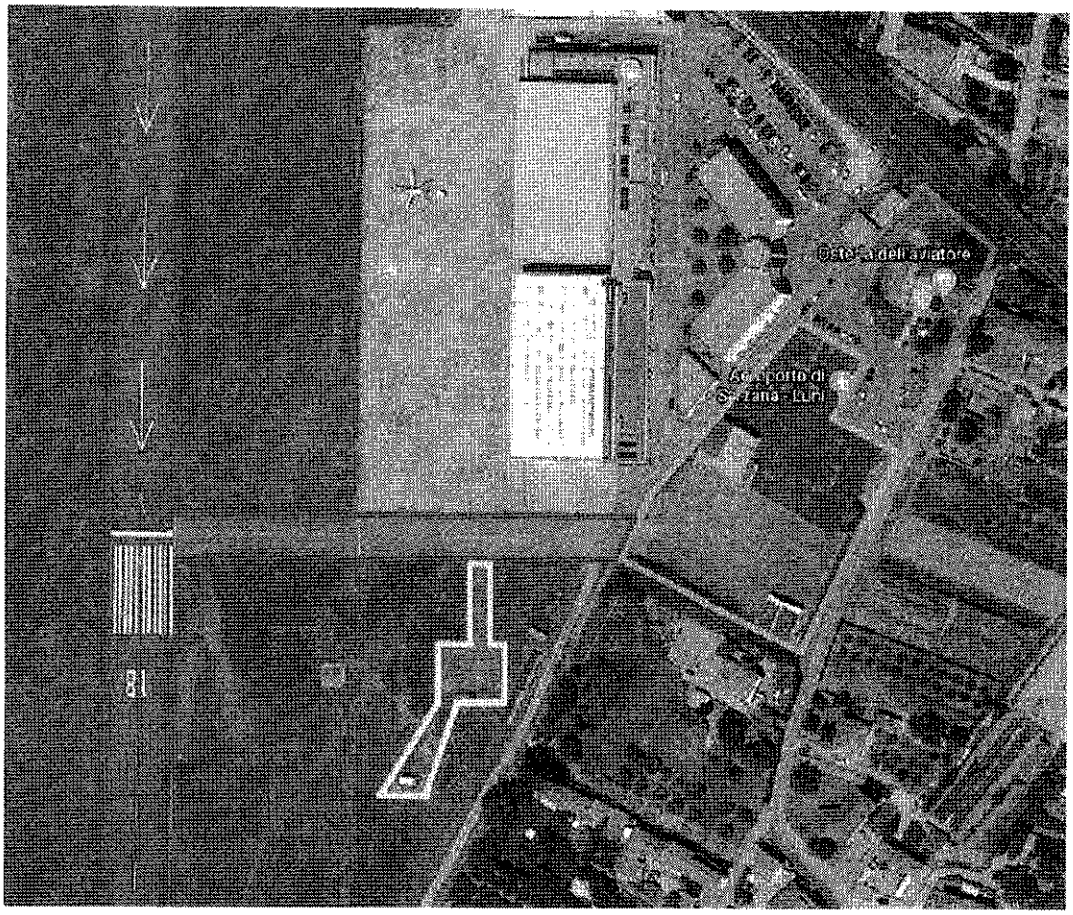
LI-P2 e ATZ


SAT HOL and on NOV 30th service not available.
2703
A15
A12
Aulla
NORTH GATE
44°06'28"N
09°56'13"E
2001
2664
2267
Vernazza
2575
La Spezia
Fosdinovo
Sarzana
SARZANA ATZ
1000 ft
1200 ft
Riomaggiore
NOVEMBER
P 2
FL 195
GND
1781
Carrara
SIERRA
Massa
Marina di Carrara
A12
D 37A
FL 210
GND
SOUTH GATE
44°02'49"N
09°59'17"E
Marina di Massa
P 3
UNL
GND
0 1 2 3 4 5 NM

GRID MAP



SUDDIVISIONE AREE



AREA LOGISTICA

AREA OPERATIVA

AREE DEI SERVIZI

AREE DI MANOVRA

Allegato E

GESTIONE ACCESSO CANCELLO SAGUARCOST SUD

1. GESTIONE CON SNA ATTIVI

- Attività di volo programmata.
  La Torre di Controllo - per il traffico in arrivo - o l'ARO su richiesta del Direttore dei Voli (o suo delegato) - per il traffico in partenza - contatterà la COCA Saguarcost – tel. 0187 6939343 (oppure finale -50 -51). Quest'ultima comunica la richiesta all'Ufficiale d'Ispezione che autorizza il personale Servizio Difesa Istallazioni ad aprire il cancello e a controllarne il passaggio per il tempo necessario all'attraversamento dello stesso, alla fine del quale coordina per la chiusura.
  (Tempo stimato di apertura del cancello 5 minuti)

- Attività non programmata.
  La Torre di Controllo, ricevuta la richiesta dal Direttore dei Voli (traffico in partenza) o dallo stesso traffico in avvicinamento all'aeroporto, in concorso con l'ARO del Distaccamento Aeroportuale, verifica i dati relativi all'aeromobile e la prevista autorizzazione all'attività dell'aeromobile e contatta la COCA Saguarcost. Quest'ultima comunica la richiesta all'Ufficiale d'Ispezione titolato ad autorizzare il personale Servizio Difesa Istallazioni ad aprire il cancello e a controllarne il passaggio per il tempo necessario all'attraversamento dello stesso, alla fine del quale coordina per la chiusura.
  (Tempo stimato di apertura del cancello 10 minuti, per le necessarie verifiche dei dati e dell'autorizzazione)

2. GESTIONE CON SNA NON ATTIVI.

- Attività programmata.
  Il Direttore dei Voli (o suo delegato), sia per il traffico in arrivo sia per quello in partenza, coordina direttamente con il RSI – tel. 0187 6939321 oppure 329 8073769 tenendo informata la COCab Maristaeli. Il RSI verifica la corrispondenza dei dati ricevuti dai precedenti coordinamenti (v. para. 5.1) ed è titolato ad autorizzare il personale Servizio Difesa Istallazioni ad aprire il cancello e a controllarne il passaggio per il tempo necessario all'attraversamento dello stesso, alla fine del quale coordina per la chiusura.
  (Tempo stimato di apertura del cancello 5 minuti).

- Attività non programmata
  Il Direttore dei Voli (o suo delegato), sia per il traffico in arrivo sia per quello in partenza, coordina con la COCAb Maristaeli – tel. 0187 272480 (oppure finale -740) e la COCA Saguarcost – tel. 0187 6939343 (oppure finale -50 -51) – ovvero, se non attiva, il RSI – tel. 0187 6939321 oppure 329 8073769 – per ottenere il doppio nulla-osta. Maristaeli e Saguarcost verificano la corrispondenza dei dati contenuti nell'Allegato A (v. para. 5.1).
  Successivamente il RSI autorizza il personale Servizio Difesa Istallazioni ad aprire il cancello e a controllarne il passaggio per il tempo necessario all'attraversamento dello stesso, alla fine del quale coordinerà per la chiusura.
  (Tempo stimato minimo 10 minuti, per le tempistiche necessarie per verificare i dati e fornire l'autorizzazione da parte di Maristaeli e Saguarcost).

Modello 1

Da: Direttore dei Voli (o suo delegato)
Aero Club Lunense

MODULO RICHIESTA NULLA-OSTA PER ATTIVITA' DI VOLO

☐	**All' U.I.V.** dell'Aeroporto Militare di Sarzana - Luni e-mail: aeropdistlunisarzana.ats@aeronautica.difesa.it
☐	***Alla COCAb di MARISTAELI** e-mail: maristaeli.luni.cocab@marina.difesa.it
☐	***Alla COCA SAGUARCOST** e-mail: coca@saguarcost.it

Numero Identificativo		*Nominativo*	
Tipo aeromobile		*DOF (Data del Volo)*	
Aeroporto di partenza		*Aeroporto di destinazione*	
ETD di partenza		*ETA di destinazione*	

FPL ☐ ***NO FPL*** ☐

Il sottoscritto, apponendo la propia firma, dichiara che: - è garantita la disponibilità del Servizio Antincendio, Servizio Sanitario, Biga e Parcheggio. - Il pilota richiedente ha preso visione della Procedura Operativa, ed informato che non potrà interessare la LI-P2 salvo prevista autorizzazione rilasciata dal Comando Marittimo Nord.

NULLA-OSTA (area riservata alle autorità competenti)

COCAb MARISTAELI	SI[1]	NO[2]	TBD[3]	*Nominativo operatore*	
COCA SAGUARCOST	SI[1]	NO[2]	TBD[3]	*Nominativo operatore*	
UIV	SI[1]	NO[2]	TBD[3]	*Nominativo operatore*	

Note:	*(1) Nulla-Osta positivo (SI): al momento del coordinamento non è presente attività militare.* *Questo non esime il Direttore dei voli dell'Aero Club Lunense (o suo delegato) dal verificare variazioni all'attività coordinata.*
	(2) Nulla-Osta negativo (NO): concomitanza con eventi e attività militari. *L'attività dell'Aero Club Lunense, tuttavia, potrebbe essere consentita a seguito di ulteriori coordinamenti con Saguarcost e Maristaeli.*
	(3) To Be Defined (TBD): attività che, al momento del coordinamento, non è ancora possibile definire.

Nell'ipotesi in cui l'Aero Club Lunense debba aggiornare l'attività di volo o richiedere un nuovo Nulla-Osta fuori dagli orari di attivazione dei SNA, deve inoltrare i moduli di richiesta direttamente alle COCA di Maristaeli e Saguarcost

Sarzana, lì _____ *Il Direttore dei Voli*

_____

Modello 2

Da: Direttore dei Voli (o suo delegato)
Aero Club Lunense

Modulo richiesta Nulla-Osta per attività di volo locale del _____

N° ID	NOMINATIVO	TIPO	DECOLLO	ATTERRAGGIO	COCAb MM			COCA CP			UIV		
					SI[1]	NO[2]	TBD[3]	SI[1]	NO[2]	TBD[3]	SI[1]	NO[2]	TBD[3]

Operatore COCAb MM	
Operatore COCA CP	
Firma Operatore UIV	

Gli orari possono essere soggetti a variazioni a causa di eventi non previsti.

Qualora si preveda, per motivate esigenze particolari, un attraversamento in sequenza temporale ravvicinato di aeromobili/apparecchi VDS dal cancello elettrico scorrevole dell'Aero Club Lunense si può, previa comunicazione e coordinamento con il Comando Base delle Capitanerie di Porto, indicare un solo orario di decollo (riferito al primo decollo dell'attività di volo giornaliera) e un solo orario di atterraggio (riferito all'ultimo atterraggio dell'attività di volo giornaliera).

Note	*(1) Nulla-Osta positivo (SI): al momento del coordinamento non è presente attività militare.* *Questo non esime il Direttore dei voli dell'Aero Club Lunense (o suo delegato) dal verificare variazioni all'attività coordinata.*
	(2) Nulla-Osta negativo (NO): concomitanza con eventi e attività militari. *L'attività dell'Aero Club Lunense, tuttavia, potrebbe essere consentita in seguito ad ulteriori coordinamenti con Sagunarcost e Maristaeli.*
	(3) To Be Defined (TBD): attività che, al momento del coordinamento, non è ancora possibile definire.

Per Decolli e Atterraggi vengono indicati solo ***ORARI LOCALI***

Solo per l'attività di volo non pianificata, e al di fuori degli orari di fornitura dei S.N.A., le richieste potranno essere eccezionalmente inoltrate alla COCAb di MARISTAELI e alla COCA CP

Sarzana, lì _____

Il Direttore dei Voli

_____

Allegato H

Modello 3

Da: Direttore dei voli (o suo delegato)
Aero Club Lunense

ELENCO ATTIVITA' SVOLTA

NOMINATIVO	TIPO	ORARIO DECOLLO	ORARIO ATTERRAGGIO	Rotta/Destinazione/Provenienza	DATA

Decolli e Atterraggi vengono indicati in ORARI LOCALI

Sarzana, lì _____

Il Direttore dei voli

_____

ANNESSI

ANNESSO 1

GESTIONE EMERGENZE
AERO CLUB LUNENSE

Edizione maggio 2019

ANNESSO 1

ATTO DI APPROVAZIONE

APPROVO LA PRESENTE DIRETTIVA

GESTIONE EMERGENZE AERO CLUB LUNENSE

DISTACCAMENTO AEROPORTUALE
SARZANA - LUNI
IL COMANDANTE
Col. AArm Pil. Daniele DE CESARI

MARISTAELI – LUNI
IL COMANDANTE
C.V. Onofrio Marco FRUMUSA

SAGUARCOST - SARZANA LUNI
IL COMANDANTE
C.V. (CP) Pil. Paolo CAFARO

AERO CLUB LUNENSE
IL PRESIDENTE
Cpt. Lorenzo Lepore

INDICE

ATTO DI APPROVAZIONE II
INDICE III
1. AVARIA RADIO IN PRESENZA DEI SNA 1
2. EMERGENZA IN PRESENZA DEI SNA 2
3. AVARIA RADIO IN ASSENZA DEI SNA 3
4. EMERGENZA IN ASSENZA DEI SNA 4
5. CONCORSO MARINA MILITARE AL SERVIZIO ANTINCENDIO E LIMITAZIONI 5
Allegato A Circuiti avaria radio A-1
Allegato B Segnali luminosi B-1
Allegato C Emergenza-Incivolo Interno Base C-1
Allegato D Emergenza-Incivolo Esterno Base D-1

1. AVARIA RADIO IN PRESENZA DEI SNA

Il Controllore di Sarzana TWR e il Pilota Comandante/Capo Equipaggio, qualora insorgano condizioni di avaria radio, nel rispetto di quanto prescritto dal Manuale dei Servizi del Traffico Aereo, si attengono, in linea di massima, alla seguente procedura locale.

a. Il Pilota, mantenendo condizioni VFR/VMC, dirige sul punto ALPHA, illustrato in Allegato A al presente Annesso, ad una quota non inferiore a 2000 ft.

b. Il Pilota accende sia le luci *anti-collision* sia il faro di atterraggio (ove presente) e mantiene tale configurazione (se nelle condizioni tecniche di poterlo fare) fino al termine dell'emergenza.

c. Il Pilota inserisce il codice 7600 sul *transponder* (se provvisto) affinché gli Enti della Difesa Aerea e ATS viciniori possano eventualmente monitorare e segnalare al Controllore la posizione dell'aeromobile e confermare l'avaria radio.

d. Il Pilota, quando l'aeromobile/apparecchio VDS ha raggiunto il punto ALPHA, inizia a "circuitare", mantenendo una quota non inferiore a 2000 ft, con virate a destra, secondo lo schema riportato in Allegato A;

e. Il Controllore, nel contempo, si accerta del tipo di avaria radio (totale o parziale), istruendo il Pilota a compiere determinate manovre:

   (1) in caso di <u>avaria radio parziale</u> (riferita al solo trasmettitore), il Controllore:
   - fornisce al Pilota, sulle frequenze locali e di guardia ("conferenza"), ogni informazione/istruzione utile per la conduzione del volo fino all'atterraggio;
   - allerta il mezzo di soccorso DRAGO ad essere pronto ad intervenire, qualora ci fossero altri problemi a bordo, comunicando le informazioni essenziali (tipo di aeromobile, POB, carburante residuo).

   (2) in caso di <u>avaria radio totale</u>, il Pilota:
   - continua a "circuitare", ad una quota non inferiore a 2000 ft, effettuando 2 (due) circuiti a destra per consentire al Controllore di liberare i circuiti da altri traffici;
   - successivamente scende a quota-circuito (1200 ft) attendendo i segnali luminosi della TWR, secondo il codice riportato nella tabella in Allegato B al presente Annesso.

f. Al termine dell'avaria radio/emergenza sono ripristinate le "normali operazioni".

2. EMERGENZA IN PRESENZA DEI SNA

Il Controllore di Sarzana TWR, qualora insorgano situazioni di emergenza, nel rispetto di quanto prescritto dal Manuale dei Servizi del Traffico Aereo, si attiene alle due *Check-Lists* (poste in Allegato C per "Emergenza-Incivolo Interno Base" e in Allegato D per "Emergenza-Incivolo Esterno Base" al presente Annesso) quale insieme di coordinamenti ritenuti applicabili alle più comuni casistiche.

Nello specifico, il Controllore:

- ha a disposizione un pulsante "Emergenza Aerea" posto sul bancone operativo della TWR (coperto da protezione per prevenire accidentali attivazioni) che attiva una campanella, posta nel piazzale dell'Aero Club Lunense, per avvisare il personale addetto al servizio antincendio (DRAGO); il pulsante deve essere premuto per un tempo non inferiore a 10 secondi;
- fornisce a DRAGO informazioni essenziali quali carburante residuo, POB, natura dell'emergenza ed ogni altra informazione ritenuta necessaria ai fini delle operazioni d'intervento.

Il personale antincendio "DRAGO":

- stabilisce prontamente, al suono della campanella, il contatto radio con la TWR – freq. 417,750 MHz;
- mantiene posizione in attesa delle istruzioni della TWR a cui deve attenersi.

Il Direttore dei Voli (o suo delegato):

- è garante della presenza del personale A/I per tutta la durata dell'attività di volo;
- allerta il "118", Servizio Sanitario – Ambulanza, dislocato a 2 km dall'aeroporto (tempo stimato d'intervento inferiore ai 10 minuti);
- è interlocutore tra la Torre di Controllo – freq. 417,750 MHz – e il personale del Servizio Sanitario affinché quest'ultimo intervenga sull'Area di Manovra solo dopo essere stato istruito dal Controllore;
- esegue, a fine emergenza, un'ispezione della pista 18/36 e delle vie di rullaggio e, soltanto dopo averne constatato l'agibilità, con DRAGO in posizione ed attivo, fornisce alla TWR il suo consenso alla ripresa dell'attività di volo.

3. AVARIA RADIO IN ASSENZA DEI SNA

Nel caso in cui un aeromobile/apparecchio VDS dovesse avere un'avaria radio parziale o totale, il Pilota Comandante/Capo Equipaggio deve:

- inserire il codice 7600 sul transponder (se provvisto);
- accendere le luci *anti-collision* ed il faro d'atterraggio e mantenere tale configurazione fino al termine dell'emergenza;
- prestare particolarmente attenzione al traffico eventualmente presente in circuito;
- portarsi sulla verticale dell'aeroporto;
- sbattere ripetutamente le ali cercando di essere ben visibili da terra;
- mettere in atto la procedura standard d'atterraggio effettuando le chiamate all'aria.

4. EMERGENZA IN ASSENZA DEI SNA

Il personale addetto al servizio antincendio dell'Aero Club Lunense, nel rispetto di quanto prescritto nel Manuale dei Servizi del Traffico Aereo, si attiene a quanto indicato nel precedente paragrafo 2 ("Emergenza in presenza dei SNA") tenendo in considerazione che le comunicazioni e i coordinamenti necessari per le operazioni d'intervento avvengono dietro la guida del Direttore dei Voli (o suo delegato) al quale spetta allertare la COCAb di Maristaeli e la COCA della Guardia Costiera.

Di seguito i recapiti telefonici utili:

Pronto Intervento in Linea MM (PIL)	tel. 0187 272664
Comandante Dist. Aeroportuale	tel. 329 3608928
COCAb MM	tel. 0187 272480
COCA Guardia Costiera	tel. 0187 6939343
Responsabile del Servizio d'Ispezione GC	tel. 0187 6939321 o 329 8073769
Comando Locale VV.FF.	tel. 115
Emergenza Sanitaria	tel. 118
Pisa RADAR	tel. 050 928387
Pisa CDA	tel. 050 928350
Carabinieri	tel. 112
ANSV	tel. 06 82078207 safety.info@ansv.it
Linate ARO/CBO	tel. 02 70143697

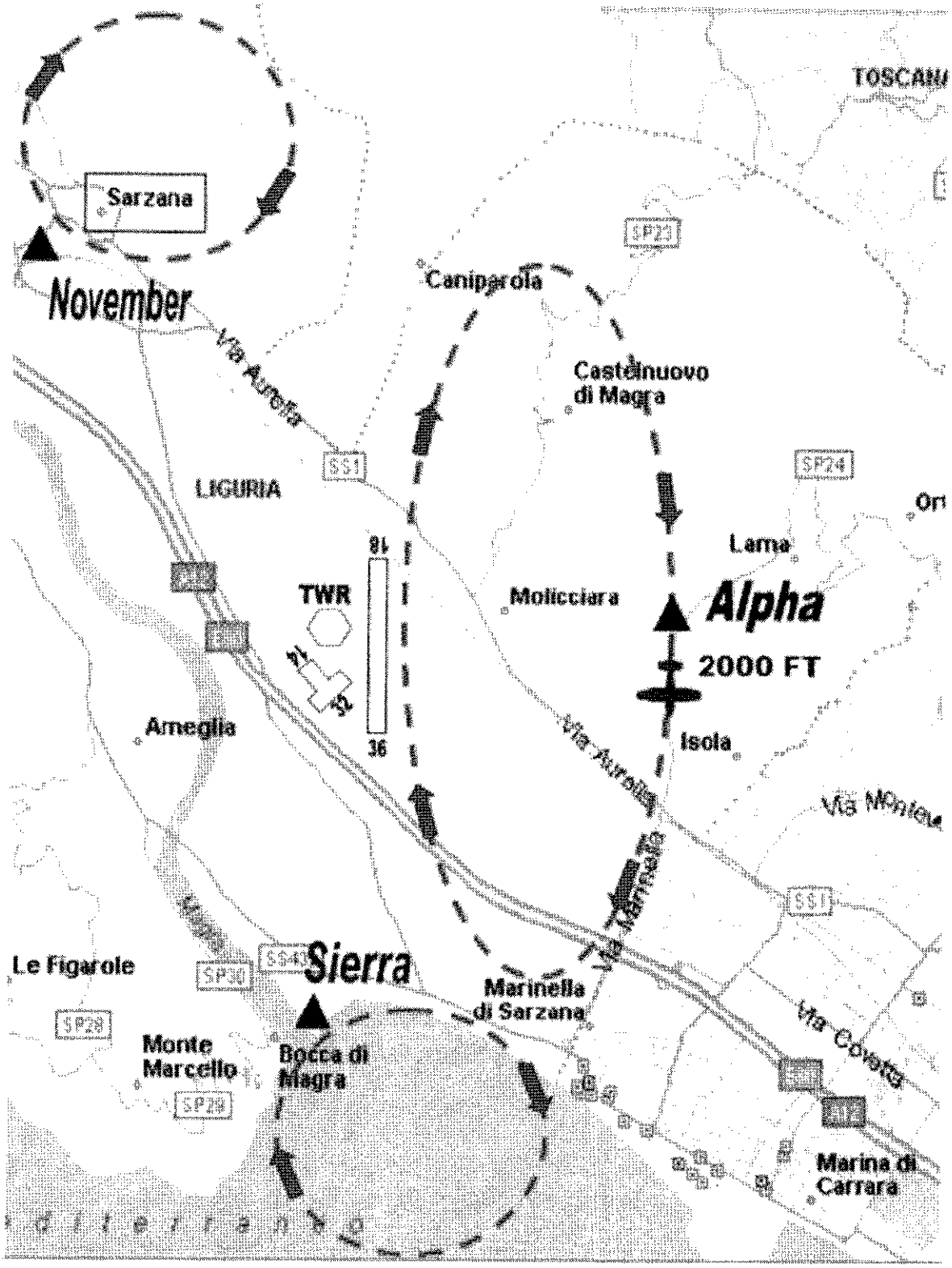
5. CONCORSO MARINA MILITARE AL SERVIZIO ANTINCENDIO E LIMITAZIONI

Si conviene che, in caso di allertamento per emergenza/incidente aereo, il servizio antincendio militare della MM, può essere chiamato a coadiuvare il servizio antincendio dell'Aero Club Lunense in accordo alle direttive impartite dall' *On Scene Commander* (OSC Civile).
L'OSC è direttamente responsabile di attivare l'allertamento dei mezzi militari tramite la COCAb Maristaeli.

È importante rilevare che il personale antincendio militare non è qualificato ad operare sugli aeromobili/apparecchi VDS civili e che la condotta delle operazioni antincendio sugli aeromobili/apparecchi VDS associati all'Aero Club rimane di responsabilità del OSC civile, che dovrà coordinare l'azione d'intervento.

Allegato A

CIRCUITI AVARIA RADIO



Allegato B

SEGNALI LUMINOSI

16.2 Segnali luminosi e pirotecnici dalla Torre di controllo.

SEGNALE	SIGNIFICATO	
	AEROMOBILE IN VOLO	AEROMOBILE A TERRA
VERDE FISSO	Autorizzato all'atterraggio.	Autorizzato al decollo.
VERDE INTERMITTENTE	Ritornare per l'atterraggio (non è una autorizzazione; l'autorizzazione sarà emessa, al momento opportuno, con la luce verde continua).	Autorizzato al rullaggio.
ROSSO FISSO	Dare precedenza ad altro traffico e continuare a circuitare.	Fermarsi / Stop.
ROSSO INTERMITTENTE	Aeroporto pericoloso, non atterrare.	Liberare l'area di atterraggio in uso.
BIANCO INTERMITTENTE	Atterrare su questo aeroporto e portarsi nell'area di parcheggio (non è una autorizzazione; l'autorizzazione all'atterraggio e al rullaggio saranno emesse, al momento opportuno, con le luci appropriate).	Ritornare all'area di parcheggio, al punto dove si è iniziato il rullaggio.
LUCE PIROTECNICA ROSSA	Nonostante le precedenti istruzioni non atterrare sino a nuovo avviso.	

16.3 Segnale di ricevuto da parte di un aeromobile.

	MODALITÀ PER ACCUSARE IL RICEVUTO	
	AEROMOBILE IN VOLO	AEROMOBILE A TERRA
GIORNO	Battendo le ali.	Movendo gli alettoni o il timone di direzione.
NOTTE	Spegnendo ed accendendo due volte i fari di atterraggio, oppure spegnendo ed accendendo due volte le luci di navigazione.	Spegnendo ed accendendo due volte i fari di atterraggio, oppure spegnendo ed accendendo due volte le luci di navigazione.

Allegato C

EMERGENZA – INCIVOLO
Interno Base – VELIVOLO ACB CON SNA ATTIVATI

☐ AZIONARE il "pulsante emergenza aerea" ACB

☐ FORNIRE al pilota in emergenza tutte le informazioni necessarie (pista in uso, vento, QNH)

☐ INFORMARE gli enti limitrofi ☐LIRP-RDR ☐LIMJ-RDR ☐LIMM-FIC

☐ VERIFICARE P.o.B. , carburante residuo, eventuali carichi particolari.

☐ COMUNICARE a "DRAGO" tutti i dati disponibili.

☐ COMUNICARE alla Squadra d'Intervento PIL, Soccorso e COCAb tutti i dati disponibili per eventuale intervento a sostegno del mezzo Drago.

☐ APRIRE, qualora chiuso, il cancello Marina 1 e far liberare le piste.

☐ COMUNICARE agli AA/MM in contatto "l'emergenza in corso" e disporre il silenzio radio.

☐ LIBERARE il circuito di traffico dagli altri aeromobili, qualora la situazione lo richieda.

☐ DIROTTARE su A/D alternato gli eventuali AA/MM in volo, qualora la situazione lo richieda.

☐ SOSPENDERE atterraggi e decolli garantendo la dovuta priorità all'emergenza.

☐ ISTRUIRE il mezzo Drago e/o P.I.L. ed Infermeria a seguire l'A/M fino al parcheggio e comunque fino a quando il pilota C.E. dichiarerà "FINE EMERGENZA".

Al termine dell'emergenza:

☐ INFORMARE quanti precedentemente allertati del fine emergenza:

☐ PIL ☐ INFERMERIA ☐ LIRP-RDR

☐ LIMJ-RDR ☐ LIMM-FIC ☐ LIQW UIV

☐ COCA CC/PP G.C. ☐ COCAb M.M.

☐ VERIFICARE che le piste, i raccordi, squadra intervento e soccorso siano di nuovo pronti a garantire l'assistenza alle operazioni di volo.

Allegato D

EMERGENZA – INCIVOLO

Esterno Base – VELIVOLO ACB CON SNA ATTIVATI

☐ **AZIONARE** se ritenuto necessario il "pulsante emergenza aerea".

☐ **LOCALIZZARE** la posizione dell'aeromobile sulla Grid Map.

☐ **COMUNICARE** a "DRAGO" tutti i dati disponibili

☐ **AVVISARE** se ritenuto necessario, i vigili del fuoco al **115**, fornendo tutti i dati disponibili.

☐ **DISPORRE** la sospensione dell'attività di volo, qualora A/I e INFERMERIA non siano garantiti

☐ **INFORMARE** gli Enti limitrofi

☐ **LIRP-RDR** ☐ **LIMJ-RDR** ☐ **LIMM-FIC**

☐ **INFORMARE** l'UIV e le COCA di Maristaeli e Guardia Costiera

Al termine dell' emergenza:

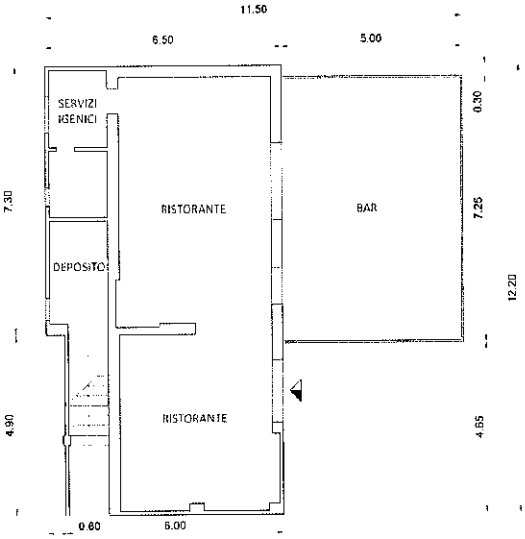
INFORMARE della fine dell'emergenza, quanti precedentemente allertati:

☐ **INFERMERIA** ☐ **LIRP-RDR** ☐ **PIL**

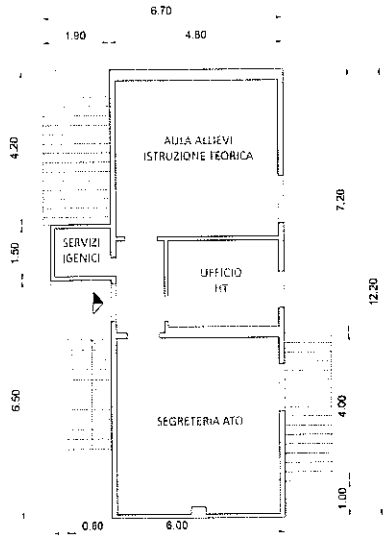
☐ **LIMJ-RDR** ☐ **COCAb M.M.,** ☐ **LIQW UIV**

☐ **COCA CC/PP G.C.** ☐ **LIMM-FIC**

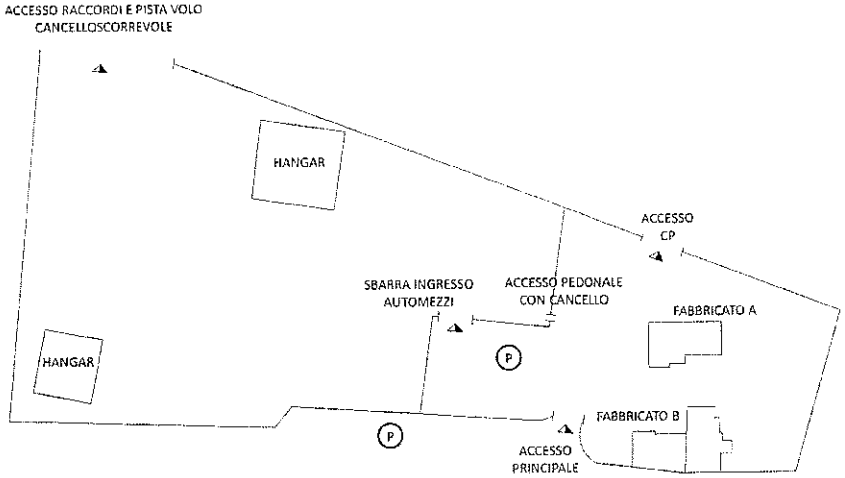
FABBRICATO B - PIANO TERRA-SCALA 1:100



FABBRICATO B - PIANO TERRA-SCALA 1:100



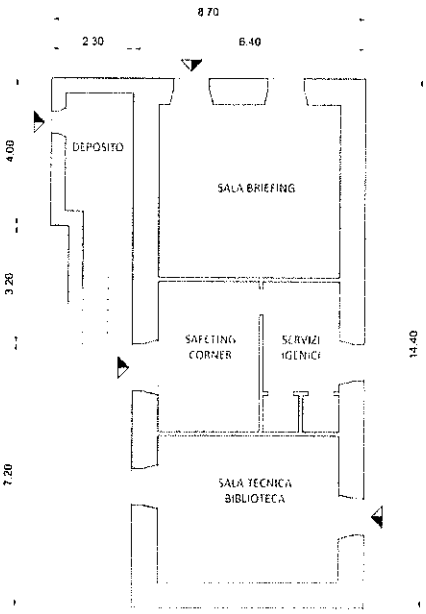
INQUADRAMENTO PLANIMETRICO - SCALA 1:1000



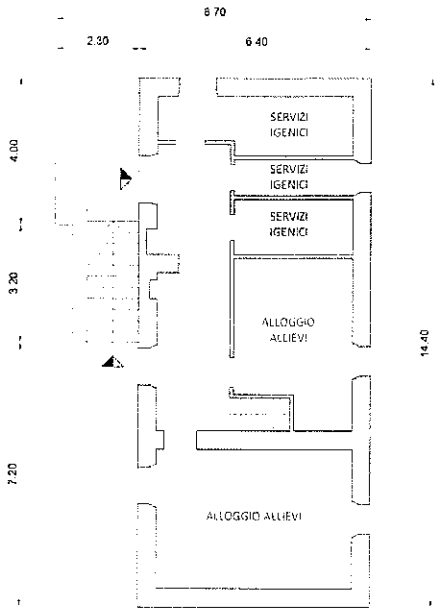
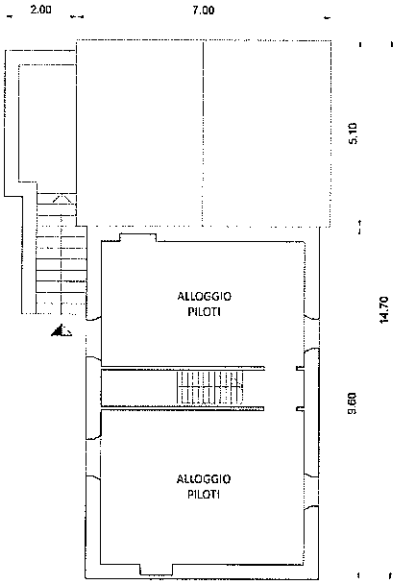
L'aula di lezione, della capacità massima di 10 Allievi ed è attrezzata per le esercitazioni di radiotelefonia. Gli uffici, le aule e l'officina sono dotate di cassette di primo soccorso e di estintori in accordo alla legge corrente.

Le dimensioni delle infrastrutture sono indicate nelle seguenti mappe.

FABBRICATO A - PIANO TERRA-SCALA 1:100



FABBRICATO A - PIANO PRIMO-SCALA 1:100



FABBRICATO A - PIANO SECONDO-SCALA 1:100