

*Al fine di facilitare la compilazione delle tabelle di sintesi e ricevere informazioni corrette ai fini della pubblicazione, si rendono disponibili i seguenti ulteriori chiarimenti:*

### **1) Aviosuperfici - Applicabilità dei punti norma CS H.415, H.420, H.425, H.430, H.435.**

Si precisa che, come chiarito nel webinar del 17/05/2024 dedicato ai tecnici asseveratori, tali punti riguardano esclusivamente la rappresentazione geometrica delle superfici di limitazione ostacoli.

Tali campi possono prevedere le seguenti fattispecie:

- **SI:** la geometria delle superfici di limitazione, per l'infrastruttura di cui trattasi, è stata disegnata dal tecnico conformemente a quanto previsto dalle CS EASA ed interessa l'ambiente circostante (per come definito dal Regolamento);
- **NO:** per l'infrastruttura di cui trattasi il tecnico ha elaborato una geometria differente da quanto previsto dalle CS EASA e ne dà evidenza nel campo "Note", indicando le differenze;
- **NON APPLICABILE:** tale circostanza va selezionata esclusivamente nel caso in cui l'ambiente circostante (per come definito dal Regolamento) non interessi la geometria della specifica superficie di limitazione ostacoli dettata dalle CS EASA.

**Esempio:** Pista di codice 1A con superficie orizzontale interna di diametro 2km: qualora il circuito di traffico interessasse la superficie orizzontale interna ma non la superficie conica, si potrà dichiarare "Non applicabile" la CS H.415 relativa alla superficie conica.

Lo sviluppo di tali superfici consente di identificare le aree ed i percorsi liberi da ostacoli ed eventuali elementi naturali o artificiali che dovessero interferire con le sopra menzionate superfici.

La presenza di ostacoli, e le relative caratteristiche, non devono essere segnalate nei campi "Note" relativi alle CS H.415, H.420, H.430, H.435 ma esclusivamente nei campi "Note" dei punti norma CS J.470, J.485 e nelle schede excel della tabella di sintesi denominate "Ostacoli puntuali" ed "Ostacoli lineari".

### **2) Aviosuperfici - Dati relativi a distanze dichiarate o parametri geometrici pista strip.**

Per quanto attiene i dati geometrici della pista, si segnala che evidenti errori di interpretazione o di compilazione dei campi sono stati puntualmente e tempestivamente segnalati ai gestori/tecnici. Numerose richieste di correzione ed integrazione dei suddetti dati ad oggi non hanno ricevuto un corretto riscontro.

Si invita nuovamente a prendere visione del materiale didattico disponibile sul sito istituzionale.

Qualora persistessero dubbi interpretativi si invita a formulare delle richieste di chiarimento circostanziate corredate da esempi concreti.

### **3) Aviosuperfici - Disponibilità del servizio RFFS in presenza di attività VDS**

Come noto, il Regolamento "Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio (avio-idro-elisuperfici)" non riguarda scuole di volo per apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo.

Posto quanto sopra, la presenza di servizio antincendio è legata al tipo di attività svolta sull'infrastruttura e le disposizioni in materia sono trattate nel Regolamento ai seguenti articoli:

- Articolo 16 – Protezione Antincendio (Attività su aviosuperfici con elicotteri)

- Articolo 21 - Trasporto aereo commerciale con aeromobili (Attività su aviosuperfici con aeromobili ad esclusione degli elicotteri)
- Articolo 22 - Attività di addestramento al volo con aeromobili (Attività su aviosuperfici con aeromobili ad esclusione degli elicotteri).

Si precisa a tal fine che la compilazione del campo relativo ID26 (Antincendio) è strettamente correlata a quanto dichiarato nel campo ID21 (Scuola di Volo).

***Si coglie l'occasione per segnalare che, nel caso di Basi Operative, si è rilevata una impropria compilazione dei campi ID21 ed ID26.***

Si ricorda che ogni violazione accertata alle previsioni del Regolamento è sanzionata in base a quanto previsto all'Articolo 23 del Regolamento e può comportare la sospensione delle infrastrutture.

#### **4) Aviosuperfici - Applicabilità e corretta compilazione relativa alla CS B.080**

Visto il verificarsi ricorrente di compilazioni errate, si precisa che la pendenza trasversale delle piste serve per favorire un rapido drenaggio dell'acqua dalla pista medesima.

Come più volte ribadito, la pendenza trasversale è obbligatoria per le piste pavimentate. Se viene dichiarata la conformità alla CS ADR-DSN.B.080, la pendenza trasversale della pista deve essere:

1. Compresa tra l'1% e l'1,5% per piste classificate con codice lettera C, D, E o F;
2. Compresa tra l'1% e il 2% per piste classificate con codice lettera A o B.

Se viene dichiarata la Non conformità, va riportato il dato differente rispetto alle previsioni della CS.

Si precisa inoltre che, come già rappresentato nei "chiarimenti tecnici relativi al Regolamento Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio" pubblicato sul sito dell'Ente, per le piste in erba, qualora la pendenza trasversale non sia determinabile, la CS di cui trattasi può essere dichiarata "non applicabile", ma, in tal caso, non deve essere compilato il campo di cui all'ID22 del foglio "caratteristiche pista". Qualora invece il valore sia determinabile occorrerà riferirsi ai requisiti della CS.

#### **5) Elisuperfici - Applicabilità del punto norma CS F.650 (Visual alignment guidance system)**

Si precisa che, come chiarito nel webinar del 17/05/2024 dedicato ai tecnici asseveratori, tale punto riguarda il sistema di guida per l'allineamento visivo eventualmente disposto in modo da guidare l'elicottero lungo la rotta prevista verso la FATO.

La CS è da considerare **applicabile** quando si svolge attività notturna (campo di cui all'ID 6 "Uso dell'elisuperficie per attività notturne" = "Si") e si verifica una o più condizioni riportate nella GM1 HPTDSN.F.650, che di seguito si riportano:

- a) la distanza dagli ostacoli, la limitazione dell'inquinamento acustico o procedure di controllo del traffico aereo richiedono che si percorra una determinata rotta;
- b) i dintorni dell'eliporto forniscono riferimenti visivi limitati; e
- c) è fisicamente impossibile installare un sentiero luminoso di avvicinamento.

Il relativo campo presente sulla tabella di sintesi (ID 10 del foglio "Dichiarazione conformità FATO"), nei casi di applicabilità della CS, può prevedere le seguenti fattispecie:

- **SI**: se il sistema di cui è provvista l'infrastruttura è conforme a quanto previsto dalla CS EASA di cui trattasi;
- **NO**: se il sistema non è conforme alle previsioni della CS EASA o non è presente; il tecnico ne dà evidenza nel campo "Note", indicando le differenze e le motivazioni.

Qualora nessuna delle 3 condizioni riportate ai punti a), b), c) di cui sopra risulta verificata, sia pure in caso di svolgimento di attività notturna, la CS può essere dichiarata **non applicabile**.

#### **6) Elisuperfici - Applicabilità del punto norma CS F.660 (Visual approach slope indicator)**

Si rammenta che, come chiarito nel webinar del 17/05/2024 dedicato ai tecnici asseveratori, tale punto riguarda Indicatore visivo della pendenza di avvicinamento.

La CS risulta **applicabile** quando si svolge attività notturna (campo di cui all'ID 6 "Uso dell'elisuperficie per attività notturne" = "Si") e si verifica una o più condizioni riportate nella GM1 HPTDSN.F.660, che di seguito si riportano:

- la distanza dagli ostacoli, la limitazione dell'inquinamento acustico o procedure di controllo del traffico aereo richiedono che si percorra una determinata rotta (pendenza);
- i dintorni dell'eliporto forniscono riferimenti visivi limitati; e
- le caratteristiche dell'elicottero richiedono un avvicinamento stabilizzato.

Il relativo campo presente sulla tabella di sintesi (ID 11 del foglio "Dichiarazione conformità FATO"), nei casi di applicabilità della CS, può prevedere le seguenti fattispecie:

- **SI**: se il sistema di cui è provvista l'infrastruttura è conforme a quanto previsto dalla CS EASA di cui trattasi;
- **NO**: se il sistema non è conforme alle previsioni della CS EASA o non è presente; il tecnico ne dà evidenza nel campo "Note", indicando le differenze e le motivazioni.

Qualora nessuna delle 3 condizioni riportate ai punti a), b), c) di cui sopra risulta verificata, sia pure in caso di svolgimento di attività notturna, la CS può essere dichiarata **non applicabile**.

#### **7) Elisuperfici - Applicabilità del punto norma CS F.670 (Final approach and take-off area lighting systems)**

Si rammenta che, come chiarito nel webinar del 17/05/2024 dedicato ai tecnici asseveratori, tale punto riguarda i Sistemi luminosi della FATO.

La CS risulta **applicabile** nel caso di uso notturno (campo di cui all'ID 6 "Uso dell'elisuperficie per attività notturne" = "Si") e quando la TLOF è quasi coincidente con la FATO ed è sprovvista di luci di bordo TLOF.

Il relativo campo presente sulla tabella di sintesi (ID 12 del foglio "Dichiarazione conformità FATO"), nei casi di applicabilità della CS, può prevedere le seguenti fattispecie:

- **SI**: se il sistema di cui è provvista l'infrastruttura è conforme a quanto previsto dalla CS EASA di cui trattasi;
- **NO**: se il sistema non è conforme alle previsioni della CS EASA; il tecnico ne dà evidenza nel campo "Note", indicando le differenze e le motivazioni.

In caso si verifichi invece che TLOF è provvista di luci di bordo ed è quasi coincidente con la FATO, sia pure in caso di svolgimento di attività notturna, la CS può essere dichiarata **non applicabile**.

**8) Elisuperfici - Applicabilità del punto norma CS F.690 Touchdown and lift-off area lighting system.**

Si rammenta che, come chiarito nel webinar del 17/05/2024 dedicato ai tecnici asseveratori, tale punto riguarda i Sistemi luminosi della TLOF.

La CS risulta **sempre applicabile** in caso di utilizzo notturno dell'elisuperficie (campo di cui all'ID 6 "Uso dell'elisuperficie per attività notturne" = "Si").

Il relativo campo presente sulla tabella di sintesi (ID 13 del foglio "Dichiarazione conformità FATO"), nei casi di applicabilità della CS, può prevedere le seguenti fattispecie:

- **SI:** se il sistema di cui è provvista l'infrastruttura è conforme a quanto previsto dalla CS EASA di cui trattasi;
- **NO:** se il sistema non è conforme alle previsioni della CS EASA o non è presente; il tecnico ne dà evidenza nel campo "Note", indicando le differenze e le motivazioni.