

## **AVIO VALTELLINA S.p.A.**

### **REGOLAMENTO ATTUATIVO DELL'AVIOSUPERFICIE DI CAIOLO**

#### **1. PREMESSA:**

Avio Valtellina S.p.A. è titolare di concessione in diritto di superficie di un'area sita in località Palù nel Comune di Caiolo (SO) che ne è il proprietario e su tale area ha realizzato una Aviosuperficie costituita da:

- A) una piazzola in cemento adibita a parcheggio dell'elicottero di soccorso;
- B) una piazzola in asfalto adibita a parcheggio di velivoli di piccole dimensioni con misure massime di apertura alare di ml. 15,00, ed alla movimentazione dei velivoli per il loro parcheggio in erba;
- C) una piazzola in ghiaia per parcheggio dei velivoli di volo a vela e di aeromobili di piccole dimensioni;
- D) una stazione di erogazione carburanti per benzina Avio 100LL e JET A1;
- E) una pista in asfalto con dimensioni di ml. 1050x23 con una elevazione rispetto al livello del mare di 891 Ft (275 mt.) – orientamento pista 090° - 270°;
- F) Superficie in erba posta in zona Sud dell'Aviosuperficie con possibilità di essere adibita a parcheggio di alianti e velivoli a motore di piccole dimensioni ( aerei da turismo quattro – sei posti) , con carrello fisso;

La Aviosuperficie è dotata di:

G) stazione radio adibita a generiche informazioni TBT (terra – bordo – terra) con operatività saltuaria, nei giorni festivi, o su chiamata – frequenza 129.50;

H) Automezzo anti incendio tipo “RAMPINI” munito di impianto schiumogeno e polveri idoneo ad espletare un servizio aeroportuale di classe VIII<sup>^</sup> corrispondente a categoria 2<sup>^</sup> I.C.A.O. -

I) servizio di Dogana non continuativo su chiamata (PPR) con preavviso di 72 ore per attività di Aviazione Generale, manifestazioni e/o raduni;

J) stazione metereologica di proprietà dell’Agenzia Regionale dell’Ambiente;

## **2. RESPONSABILE OPERATIVO**

Avio Valtellina S.p.A. nomina un RESPONSABILE OPERATIVO della Aviosuperficie al quale è assegnato il compito di controllo e di gestione operativa nell’ambito medesimo, per quanto riguarda:

- Infrastrutture – sedime aeroportuale;
- Rapporti con i proprietari, collaboratori, utilizzatori, esterni;
- Servizio anti incendio;
- Rapporti con gli affittuari degli hangar;
- Riscossioni per atterraggi, prelievo di carburante, parcheggi
- Applicazione del presente regolamento.

Avio Valtellina S.p.A. può rilasciare al RESPONSABILE OPERATIVO deleghe, nelle seguenti materie:

- Interventi di piccole e medie manutenzioni sulle infrastrutture dell'Aviosuperficie.

Il RESPONSABILE OPERATIVO stilerà rapporti su fatti o comportamenti che violino in modo significativo le norme del presente Regolamento.

Il rapporto sarà trasmesso ad Avio Valtellina, che adotterà le decisioni opportune e le comunicherà.

Il RESPONSABILE OPERATIVO mantiene costanti rapporti informativi con un Consigliere espressamente delegato dal C.A. di Avio Valtellina S.p.A. per tutto quanto concerne le infrastrutture e le attività effettuate sull'Aviosuperficie di Caiolo.

### **3. PIANO GESTIONALE DI UTILIZZO DELL'AVIOSUPERFICIE.**

Avio Valtellina S.p.A., e il RESPONSABILE OPERATIVO, nell'impossibilità di intervenire direttamente nell'attività di gestione e mantenimento dell'Aviosuperficie, può affidare alcuni servizi di gestione a terzi così individuati e distinti:

- A) Operatività e verifiche delle infrastrutture dell'Aviosuperficie, servizio radio ad Aero Club di Sondrio, il quale garantisce la disponibilità a gestire tali servizi con propri volontari durante i fine settimana ed i giorni festivi;
- B) Servizio anti incendio attualmente gestito direttamente da Avio Valtellina S.p.A. tramite il RESPONSABILE OPERATIVO – il servizio è svolto da quattro addetti abilitati dal Ministero dell'Interno

come da lettera nr. a00a1501 del 21 Agosto 2000. Il servizio è disponibile su richiesta ed a pagamento;

- C) Servizio di gestione e vendita dei carburanti svolto a cura di Avio Valtellina tramite il RESPONSABILE OPERATIVO;
- D) Servizio di sgombero e pulizia neve – taglio erba svolto da Avio Valtellina S.p.A. che provvede direttamente o a mezzo di terzi alle operazioni relative;
- E) Servizio di Dogana coadiuvato da Aero Club di Sondrio, il quale espleta il servizio attivando con la Dogana Principale di Tirano e la Guardia di Finanza.

#### **4. USO E UTILIZZO DELL'AVIOSUPERFICIE.**

##### 4/1 Orario e apertura degli uffici dell'Aviosuperficie.

Aero Club di Sondrio svolge l'attività di gestione di Aero Club nei giorni di fine settimana e festivi. Gli orari di apertura saranno i seguenti:

- Dall'alba (SR) al tramonto (SS)
- Durante la pausa di mezzogiorno dei giorni di attività – ore 12,30 – 13,30, non saranno garantiti il servizio radio, il rifornimento e la presenza dell'addetto a servizio.

Durante i giorni in cui Aero Club non gestisce i servizi a lui affidati, i locali saranno chiusi. Gli eventuali utilizzatori autorizzati ad effettuare attività, dovranno chiudere porte degli uffici ed hangar durante la loro assenza. Le chiavi utilizzate per l'apertura di porte dovranno sempre essere riposte. Si ricorda di tenere i locali in ordine. Ogni eventuale anomalia dovrà essere

immediatamente segnalata al RESPONSABILE OPERATIVO.

#### 4/2 Orario di apertura e chiusura dell'Aviosuperficie.

Dall'Alba (SR) al tramonto (SS) con chiusura per la pausa di mezzogiorno dalle ore 12,30 alle ore 13,30.

L'Aviosuperficie sarà chiusa nei giorni di Natale e Capodanno.

Possono atterrare aeromobili ad ala fissa e rotante, alianti, ultraleggeri V.D.S. muniti di radio con frequenza aeronautica non aventi base a Caiolo previa telefonata per:

- verifiche condizioni pista
- verifica condizioni metereologiche.

L'atterraggio di ultraleggeri V.D.S. non provvisti di radio, non è autorizzato salvo contatti telefonici preventivi con il RESPONSABILE OPERATIVO, con il quale saranno stabiliti accordi precisi sull'orario di arrivo dell'aeromobile.

L'Aviosuperficie è proprietà privata, pertanto è vietato l'ingresso agli estranei e l'atterraggio a tutti i velivoli non autorizzati. I cancelli di accesso alla Aviosuperficie, per motivi di sicurezza, dovranno essere sempre chiusi; l'accesso alle persone sarà permesso solo tramite il cancello pedonale.

E' ammesso l'ingresso dei soggetti di seguito distinti:

- A. I gestori dei servizi, in quanto utilizzatori, hanno il permesso di accesso al sedime aeroportuale;
- B. I proprietari e gli esercenti di aeromobili presenti e hangarati nell'Aviosuperficie; i proprietari ed esercenti, se accompagnati da

terzi, comunque si assumono ogni responsabilità in ordine al rispetto delle norme del presente regolamento e in ordine ad eventuali incidenti consti della violazione delle stesse norme;

- C. Il personale di Eli Soccorso ;
- D. I piloti e loro accompagnatori provenienti da altri aeroporti;
- E. I mezzi di servizio per pulizia e manutenzioni (taglio erba, spalatura neve, lavori) autorizzati dal RESPONSABILE OPERATIVO ad introdursi e ad operare sull'Aviosuperficie.

Le persone estranee potranno accedere all'interno dell'Aviosuperficie solo ed esclusivamente in questi casi:

- A) manifestazioni e raduni in occasione dei quali saranno ospitate in spazi specifici di sicurezza, segnalati da segnaletica orizzontale e verticale che costituirà limite invalicabile di attraversamento;
- B) se accompagnate da personale di servizio potranno accedere agli uffici ma non potranno liberamente sostare e/o muoversi su piazzali, zone di rullaggio e pista; i minori dovranno essere accompagnati dai genitori; non potrà accedere all'Aviosuperficie alcun tipo di animale;

Nessun veicolo privato o pubblico potrà accedere all'interno dell'Aviosuperficie fatti falsi i seguenti casi:

- A. veicoli di servizio adibiti all'uso interno dell'Aviosuperficie;
- B. veicoli muniti di permesso;
- C. Ambulanze e automezzi di soccorso in servizio precedentemente autorizzati.

I veicoli adibiti all'uso interno, per ragioni di servizio debbano percorrere i piazzali, le vie di rullaggio e la pista dovranno disporre dei seguenti requisiti:

- A. tetto a scacchi bianco e rosso;
- B. Lampeggiante di colore giallo in funzione;
- C. Radio a bordo con frequenza 159,50 inserita.

## **5. ADDETTI AL CONTROLLO DELL'AVIOSUPERFICIE.**

Il controllo dell'Aviosuperficie è di competenza del RESPONSABILE OPERATIVO che si avvale della collaborazione di Aero Club di Sondrio tramite i suoi volontari durante i fine settimana, i giorni festivi e su chiamata.

Requisiti del personale addetto ai servizi che si svolgono sulla Aviosuperficie:

- A. Personale che abbia conseguito la maggiore età e un titolo aeronautico;
- B. Piena conoscenza del regolamento e accettazione di esso mediante sottoscrizione;

Compiti del personale addetto al servizio dell'Aviosuperficie:

- A. Controllo del sedime aeroportuale;
- B. Controllo delle infrastrutture;
- C. Compilazione dei registri giornalieri di controllo;
- D. Segnalazione al RESPONSABILE OPERATIVO di danni e anomalie;
- E. Servizio radio e indicazioni metereologiche;

## F. Distribuzione carburanti.

Servizio Radio: il servizio fornisce ausili in merito ad osservazioni meteo della zona dell'Aviosuperficie. Si ricorda che la frequenza 129,50 Mhz è riservata a messaggi aeronautici inerenti al traffico aereo e a terra. L'addetto al servizio radio dovrà dare solo informazioni al traffico in volo e a terra, sia in arrivo o in partenza che di passaggio. Dovrà inoltre dare informazioni ai servizi a terra operanti sull'Aviosuperficie. Il servizio radio è **autorizzato solo** a fornire informazioni e **non ad impartire** ordini a piloti dei velivoli, che restano gli unici responsabili della condotta di volo. Esso funziona durante i giorni di Sabato e Domenica e festivi.

## **6. PROCEDURE DI COMPORTAMENTO, USO E UTILIZZO A TERRA.**

Le persone fisiche non potranno accedere alla pista ed alle fasce erbose laterali a piedi – il limite massimo di accessibilità previsto sono le piazzole di parcheggio.

Le macchine di servizio autorizzate, con i requisiti riportati al capitolo 3, potranno accedere sulla pista e sulle fasce erbose solo per il controllo dei perimetri, per il traino alianti, per il soccorso ed il trasporto di persone alle testate della pista.

L'utilizzatore del veicolo dovrà sempre avere una radio sintonizzata accesa e controllare visivamente che non vi siano aeromobili in movimento, in avvicinamento e finale. Dovrà mantenere una velocità sempre moderata e congrua alle necessità, tale che non rechi danno o pericolo a sé stesso e ad altri.

## **7. PROCEDURE DI PARCHEGGIO E RULLAGGIO A TERRA.**

Aeromobili

Gli aeromobili sono differenziati tra ad ala fissa e ad ala rotante (esposizione in capitolo a parte);

Gli aeromobili ad ala fissa si suddividono a loro volta in:

A. alianti

B. aerei a motore e motoalianti

C. ultraleggeri V.D.S.

### **A. Alianti**

L'aliante in quanto tale dovrà essere trainato da veicoli di servizio autorizzato dal piazzale e zona di parcheggio alle testate della pista. I controlli preliminari prima del volo dovranno essere effettuati precedentemente al traino in zone o settori dove non arrechino intralcio ad altri aeromobili in movimento e/o in parcheggio.

In corrispondenza delle testate pista, gli alianti dovranno sempre essere posti al di fuori delle zone asfaltate, in sicurezza così da non interferire nei decolli e negli atterraggi di altri aeromobili.

I percorsi di traino a terra saranno i seguenti:

- **Testata 27** tramite la via di rullaggio erbosa in zona SUD; qualora la via di rullaggio non fosse utilizzabile, si potrà effettuare un contropista 27 in accordo con il servizio radio e in caso di inattività servizio, con avvisi all'aria (blind transmission);
- **Testata 09** tramite contropista 09 con le modalità appena descritte per la testata 27.

L'aliante potrà essere allineato in pista:

quando il pilota o i piloti dello stesso abbiano effettuato gli ultimi controlli pre volo e siano pronti al decollo e l'aereo trainatore sia già disponibile in testata pista e pronto per l'aggancio del cavo.

La pista dovrà essere occupata per il tempo minimo possibile e necessario per le procedure di allineamento, aggancio e decollo.

#### B. Aerei a motore e motoalianti

Si stabilisce che:

- gli aeromobili a carrello fisso possono parcheggiare nelle zone predefinite e nelle zone erbose a ciò destinate;
- gli aeromobili muniti di carrello retrattile devono parcheggiare ed effettuare i movimenti esclusivamente sulle zone in asfalto.

#### Messa in moto.

Il luogo e le condizioni per la messa in moto dei motori sono a discrezione del pilota purché vi siano le condizioni di sicurezza adatte e cioè:

- zona sgombra da persone e da veicoli in movimento che possano recare pericolo;
- divieto di accensione a ridosso della zona di erogazione carburante (il mezzo dovrà essere spostato manualmente a debita distanza di sicurezza).

Gli aerei devono essere avviati solamente nelle zone di parcheggio (escluso piazzale in ghiaia a fianco dell'ingresso principale) e non

nell'area adiacente agli edifici.

### Rullaggio

- Le operazioni di spostamento degli aeromobili devono essere sempre precedute da contatto con il servizio radio e in caso di inattività del servizio radio, con avvisi all'aria (blind transmission);

### Vie di rullaggio

I percorsi di rullaggio a terra saranno i seguenti:

- **Testata 27** tramite contropista 27, con utilizzo del raccordo in asfalto, in accordo con il servizio radio e in caso di inattività del servizio, con avvisi all'aria (blind transmission); in condizioni particolari potrebbe essere utilizzata la via di rullaggio erbosa in zona SUD. Le condizioni particolari di utilizzo sono le seguenti:

- Fondo del terreno controllato (assenza di buche);
- Terreno asciutto e compatto, che garantisca la tenuta del carico (peso del velivolo);
- Erba falciata;
- Assenza di neve:

- **Testata 09** tramite contropista 09 con utilizzo del raccordo in asfalto con le modalità descritte per la testata 27.

Le prove dei motori dovranno essere effettuate solamente nelle aree previste, (allargamenti pista), in corrispondenza delle testate.

### C. Ultraleggeri e V.D.S.

Vale quanto esposto nel paragrafo precedente alla voce “aeromobili e motoalianti”.

## **8. PROCEDURE DI DECOLLO E ALLONTANAMENTO**

### **STANDARD**

**Premessa:** si fa presente che le procedure a seguito elencate, sono esclusivamente a titolo informativo e di raccomandazione, poiché i piloti dei velivoli sono gli unici responsabili nella propria condotta di volo.

**SI PREMETTE CHE LE PROCEDURE, SIA DI VOLO CHE A TERRA, SONO BASATE SULLE REGOLE DI VOLO A VISTA (VFR) COORDINATE DALL'ICAO (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION) E AIP (AVIATION INFORMATION PUBLICATION). NOTE OBBLIGATORIE PER TUTTI I PILOTI IN POSSESSO DI UNA LICENZA AERONAUTICA DI VOLO.**

#### A. Alianti

Le procedure per gli alianti sono esposte nel capitolo “Procedure di traino”.

#### B. Aerei a motore e moto alianti

**Raccomandazione:** ogni singolo comandante deve essere a

conoscenza delle caratteristiche del proprio aeromobile e pertanto deve saper valutare, considerando la lunghezza della pista e verificando le condizioni metereologiche in atto e la stagione, se poter decollare rispettando la massima sicurezza.

L'aeromobile, a seguito di tutti i controlli pre decollo effettuati, dovrà stabilire un contatto radio T.B.T. o avviso all'aria (blind transmission), nel quale informerà dell'allineamento e di quale pista andrà ad occupare; infine dovrà informare della sua prua che assumerà in volo, dell'allontanamento che andrà ad effettuare oppure di eventuali circuiti che effettuerà.

A decollo avvenuto, si dovrà mantenere la prua pista sino a raggiungere una quota di sicurezza adatta all'aeromobile per effettuare delle virate in sicurezza.

Si espongono a questo punto le procedure di allontanamento dalle singole testate pista:

#### **DECOLLO DA PISTA 27 – Allontanamento verso OVEST**

Mantenere la prua 270 – sul punto di riporto “W” (Ardenno), effettuare contatto T.B.T. o avviso all'aria, confermando posizione e quota.

**Raccomandazione:** si consiglia di mantenere il contatto radio sino a Colico, poiché al di sotto di FL 100 (3300 Mt.) non è possibile contattare il FIS (Milano Informazioni) ed è possibile essere informati dei movimenti all'interno della Valle.

#### **DECOLLO DA PISTA 27 – Allontanamento verso EST**

A decollo effettuato, raggiungere una quota di sicurezza ed effettuare una virata a destra per immettersi nel sottovento destro 27. Raggiunto il sottovento mantenere la salita ed effettuare contatto T.B.T. o avviso all'aria nel quale si riporterà la posizione e le indicazioni di salita (.....SOTTOVENTO 27 IN SALITA.....). Effettuare il riporto su periferia Sondrio "E", con una quota di sicurezza non al di sotto di 3000 piedi QNH (1000 Mt.). Le normative ICAO informano che il sorvolo di aree abitate deve essere eseguito a 1000 Ft superiori dell'ostacolo più alto della zona sorvolata, e comunque ad una quota che consenta l'atterraggio (in caso di emergenza) fuori dal centro abitato.

**Raccomandazione:** si consiglia di mantenere la comunicazione ed effettuare un ultimo riporto nella zona di Aprica, confermando posizione e quota.

### **DECOLLO DA PISTA 09**

**Il decollo da questa pista è sconsigliato in quanto vi è la presenza di una zona industriale e di linee elettriche, inoltre non vi sono aree libere sul prolungamento dell'asse pista, per effettuare eventuali atterraggi di emergenza; pertanto l'utilizzo di questa pista è ammessa solo in caso di condizioni metereologiche che la rendano indispensabile.**

### **DECOLLO DA PISTA 09 allontanamento EST**

Mantenere prua 090 – Effettuare il riporto su periferia Sondrio “E”, mai al di sotto di 3000 piedi QNH (1000 Mt.).

**Raccomandazione:** si consiglia di portarsi sul versante SUD per evitare l’abitato di Sondrio, mantenendo il contatto visivo con eventuali traffici in avvicinamento; si consiglia di mantenere la comunicazione ed effettuare un ultimo riporto nella zona dell’Aprica, confermando posizione e quota.

### **DECOLLO DA PISTA 09 allontanamento OVEST**

A decollo eseguito, raggiunta la quota di sicurezza ed evitando l’abitato di Sondrio con quota minima di sorvolo, è possibile effettuare una virata sinistra per sottovento 09 in salita. Raggiunto il sottovento mantenere la salita ed effettuare contatto T.B.T. o avviso all’aria nel quale si riporteranno la posizione e le indicazioni di salita (...SOTTOVENTO 09 IN SALITA...). Sul punto di riporto “W” (Ardenno) effettuare contatto T.B.T. o avviso all’aria, confermando posizione e quota.

**Raccomandazione:** la valle, nella zona EST dell’Aviosuperficie, in fase di virata risulta avere un restringimento nella zona di Triangia (vedi ripetitori televisivi come riferimento), pertanto si consiglia di valutare attentamente la situazione, in base alle caratteristiche dell’aeromobile e metereologiche; in qualsiasi altra eventualità raggiungere una quota di

sicurezza (3500 piedi – 1150 Mt.) prima di eseguire una virata.

**Raccomandazione:** si consiglia di mantenere il contatto radio sino a Colico, poiché al di sotto di FL 100 (3300 Mt.) non è possibile contattare il FIS (Milano Informazioni) ed è possibile essere informati dei movimenti all'interno della valle.

C. Ultraleggeri e V.D.S.

Vale quanto esposto nel paragrafo precedente alla voce aeromobili e motoalianti.

**Si ricorda che la pista principale in uso è la 27, poiché la direzione del vento è predominante da Ovest (270 gradi). In caso di assenza di vento rimane sempre in uso la pista 27 (motivi di sicurezza, atterraggi di emergenza).**

## **9. PROCEDURA DI TRAINO.**

Vale quanto esposto nel capitolo “Decollo e allontanamento” per aeromobili; in caso di decollo da pista 27, la fase di salita dovrà essere eseguita in centro valle (verticale campo).

## **10. PROCEDURE DI AVVICINAMENTO E ATTERRAGGIO STANDARD**

A. Alianti

L'aliante ha la precedenza assoluta su qualsiasi aeromobile durante le

procedure di atterraggio poiché non ha mezzo di propulsione.

Normalmente la procedura di avvicinamento consiste nel raggiungere la quota di prenotazione e così iniziare la procedura per l'inserimento in sottovento, effettuando i controlli pre atterraggio da eseguire. La quota di sottovento, indicativamente, è stabilita in 1760 piedi circa (525 metri) QNH, il QFE risulterà pertanto di circa 250 metri. La sua posizione corrisponde a metà asse dell' pista longitudinale (fondamentale), versante Nord, indicativamente sulla verticale della segheria.

#### **Circuito e atterraggio da pista 27:**

a seguito di procedura eseguita e comunicata con contatto radio o avviso all'aria, l'aeromobile procederà in sottovento destro 27; effettuerà un secondo contatto radio in base (posizione indicativa ponte di Caiolo con prua 180); sarà infine effettuato l'ultimo contatto radio in finale pista 27.

#### **Circuito e atterraggio da pista 09:**

a seguito di procedura eseguita e comunicata con contatto radio o avviso all'aria, l'aeromobile procederà in sottovento sinistro 09; effettuerà un secondo contatto radio in base (posizione indicativa fra testata pista 09 e paese di Cedrasco con prua 180); sarà infine effettuato l'ultimo contatto radio in finale pista 09.

**Raccomandazione:** il pilota deve sempre garantirsi una quota di sicurezza tale che gli permetta di raggiungere comunque il campo.

Ad atterraggio effettuato, il pilota ed il velivolo dovranno porsi nelle zone erbose liberando nel più breve tempo possibile la pista, manualmente o tramite l'automezzo adibito al recupero.

Durante la fase di sbarco dall'aliante, il pilota si deve assicurare che, nel tratto finale della pista, non vi siano aeromobili in fase di atterraggio, pertanto dovrà mantenere il contatto radio attivo per essere al corrente di altri movimenti in essere. Anche l'addetto al servizio di recupero dovrà controllare e verificare visivamente che la pista non sia stata o non stia per essere occupata da aeromobili in movimento (rullaggio, atterraggio, decollo); in questa ultima eventualità dovrà porsi immediatamente in zona di sicurezza.

La procedura di recupero consisterà nel trasporto dell'aliante verso la zona hangar o in direzione testate pista per il suo riutilizzo. In questa situazione vige il divieto di utilizzo e occupazione della pista, mentre devono essere utilizzate le zone erbose. In caso di zone erbose inagibili sarà possibile effettuare un rullaggio su pista (contropista) in accordo con servizio radio e, in caso di inattività del servizio radio, con messaggi all'aria.

B. Aerei a motore e moto alianti.

Gli aeromobili provenienti da altri aeroporti dovranno porsi in contatto radio con l'Aviosuperficie, preferibilmente nella zona di Colico provenendo da OVEST, e nella zona dell'Aprica provenendo da EST, dato che al di sotto di FL 100 (3300 Mt.) non è possibile contattare il FIS (Milano Informazioni) ed è possibile essere informati dei movimenti all'interno della Valle.

Gli aeromobili dovranno stabilire un contatto radio o effettuare dei messaggi all'aria sui punti di riporto stabiliti, Ardenno (denominato "W" Whisky) e periferia Sondrio Est (denominata "E" Echo), riportando posizione, quota e proprie intenzioni.

### **Atterraggio su pista 27: provenienza da OVEST**

L'aeromobile dovrà procedere con l'inserimento in circuito destro 27 stabilendo un contatto radio o messaggio all'aria; la quota di sottovento è di 2000 piedi (circa 660 metri) QNH; effettuerà un secondo contatto radio in base (posizione indicativa Ponte di Caiolo con prua 180); sarà infine effettuato l'ultimo contatto radio in finale pista 27.

### **Atterraggio su pista 27: provenienza da EST**

L'aeromobile potrà eseguire un avvicinamento diretto compatibilmente con il traffico, sempre con contatto radio o avvisi all'aria; sarà infine effettuato l'ultimo contatto radio in finale pista 27.

**Atterraggio su pista 09:** Generalità: la pista può essere utilizzata con condizioni metereologiche che lo esigano; in caso di assenza di vento, la pista in uso sarà comunque la 27 (motivi di sicurezza).

### **Atterraggio su pista 09: provenienza da OVEST**

L'aeromobile potrà eseguire un avvicinamento diretto compatibilmente con il traffico aereo sempre con contatto radio o avvisi all'aria; sarà infine effettuato l'ultimo contatto radio in finale pista 09, oppure potrà

effettuare una verticale campo (con una quota di 500 Ft superiori alle quote di sottovento) e inserirsi così in sottovento sinistro 09.

### **Atterraggio su pista 09: provenienza da EST**

L'aeromobile dovrà procedere con l'inserimento in circuito sinistro 09 stabilendo un contatto radio o messaggio all'aria; la quota di sottovento è di 2000 piedi (circa 660 metri) QNH; effettuerà un secondo contatto radio in base (posizione indicativa l'abitato di Cedrasco con prua 180); sarà infine effettuato l'ultimo contatto radio in finale pista 09.

A. **Atterraggio traino**: l'aeromobile per l'utilizzo del mezzo di traino degli alianti dovrà eseguire le identiche procedure appena menzionate. Viene modificata la parte relativa a "finale atterraggio", in quanto l'aeromobile dovrà avere una quota minima in soglia pista (rete perimetro Aviosuperficie di 250 piedi QFE 1250 piedi QNH) garantendo la massima sicurezza in relazione alla presenza del cavo di traino attaccato.

B. **Touch and go**: Anche in questa situazione, l'aeromobile dovrà eseguire le procedure menzionate per gli atterraggi, ricordandosi di mantenere attivo il contatto radio e di effettuare obbligatoriamente tutti i riporti necessari per le operazioni di circuito.

Ad atterraggio effettuato, l'aeromobile dovrà nel più breve tempo possibile raggiungere il raccordo e liberare la pista. Se l'atterraggio sarà eseguito da pista 09, sarà possibile effettuare un contropista 09 in

accordo con il servizio radio ed in assenza con messaggi all'aria.

Gli aeromobili dovranno proseguire fino a raggiungere le zone di parcheggio; in presenza di servizio radio dovranno seguire le indicazioni dello stesso; in assenza potranno parcheggiare nelle zone a ciò adibite e individuate nella cartina allegata al presente regolamento.

### C. Ultraleggeri e V.D.S

Vale quanto esposto nel paragrafo precedente alla voce aeromobili e motoalianti.

## **11. PROCEDURE DI DECOLLO, ALLONTANAMENTO, AVVICINAMENTO E ATTERRAGGIO PER AEROMOBILI AD ALA ROTANTE STANDARD**

### A. Procedure di parcheggio.

Il parcheggio per gli aeromobili ad ala rotante non in base sull'Aviosuperficie è vietato nelle piazzole in corrispondenza dell'hangar dell' Elisoccorso. In caso di assenza del servizio radio, l'aeromobile potrà essere posizionato sulla piazzola nr. 2 ( vedi disegno allegato) in fianco della piazzola Elisoccorso.

### Messa in moto.

La messa in moto dei motori è a discrezione del pilota purché vi siano le condizioni di sicurezza adatte:

- Zona sgombra da persone e veicoli in movimento che possano recare pericolo;

Gli aeromobili devono essere accesi solamente nelle zone di

parcheggio (escluso piazzale in ghiaia a fianco dell'ingresso principale) e non adiacente agli edifici.

#### B. Procedure di decollo allontanamento.

Dalla zona di parcheggio, gli aeromobili potranno porsi in asse pista con controlli visivi eseguiti e contatto radio o avvisi all'aria effettuati. Si potrà quindi procedere all'allontanamento utilizzando le medesime procedure che sono state inserite nel paragrafo relativo agli aeromobili ad ala fissa.

#### C. Procedure di avvicinamento e atterraggio.

Vale quanto esposto nel paragrafo specifico per aeromobili ad ala fissa, con la possibilità di effettuare un avvicinamento alla zona di parcheggio, compatibilmente al traffico e alle condizioni meteo, al traverso della pista, con controlli visivi eseguiti e contatto radio o avvisi all'aria effettuati.

### **12. USO E UTILIZZO DEGLI HANGARS.**

Gli hangar sono adibiti a ricovero di aeromobili. Altri tipi di veicoli non di proprietà di Avio Valtellina non possono essere ricoverati negli hangars anche per tempo limitato, salvo specifica autorizzazione del RESPONSABILE OPERATIVO. Gli aeromobili ricoverati dovranno disporre di assicurazioni R.C. anche per il rischio di incendio. L'hangar non può essere adibito ad uso officina salvo che per interventi di piccola manutenzione. E' assolutamente vietato depositare negli hangar materiali infiammabili. Le attrezzature di piccole e medie

dimensioni dovranno essere ordinatamente riposte negli spazi appositamente designati per non recare intralcio alcuno.

Il deposito negli hangars di attrezzature di grande dimensione dovrà essere preventivamente autorizzato.

Qualsiasi materiale inutilizzato o abbandonato dovrà essere rimosso al più presto a cura di chi l'abbia posto all'interno degli hangar.

### **13. USO E UTILIZZO DELLA STAZIONE CARBURANTE.**

L'Aviosuperficie di Caiolo è dotata di una stazione di erogazione JET A1 e benzina AVIO 100LL.

Riportiamo l'elenco del personale autorizzato all'erogazione della BENZINA AVIO:

- Addetto ai turni organizzati da AERO CLUB;
- RESPONSABILE OPERATIVO;
- Proprietari e utilizzatori aeromobili in base a Caiolo;

Riportiamo il personale autorizzato all'erogazione della JET A1

- Personale delle società elicotteristiche in base a Caiolo;
- RESPONSABILE OPERATIVO

#### **Norme di comportamento durante il rifornimento:**

Gli aeromobili si dovranno avvicinare alla stazione con estrema cautela restandone comunque a debita distanza di sicurezza.

Gli aeromobili dovranno avere motore spento e apparecchiature elettriche di bordo spente (raccomandazione: aeromobili con magneti OFF – masterswitch OFF e chiavi disinserite).

L'aeromobile dovrà essere messo a massa con il cavo apposito presente sulla colonnina.

Si dovrà verificare la lettura sul contalitri della colonnina ed effettuare il controllo sul registro.

Dovrà essere verificato il manometro dell'estintore presente per garantire la sua efficienza.

Durante l'estrazione della pistola ci si deve assicurare che la leva di erogazione della stessa non sia inserita; eseguire le manovre con estrema cautela al fine di non disperdere carburante su zone e parti particolarmente infiammabili degli aeromobili.

Durante l'erogazione è assolutamente vietato fumare, non devono essere presenti apparecchiature elettriche accese, nessuno al di fuori del personale addetto deve sostare nell'area circostante (circa quaranta metri).

A rifornimento avvenuto assicurarsi che:

- La pompa sia spenta e chiusa;
- Il cavo di massa sia stato staccato e riposto;
- I dati dei litri erogati siano stati controllati e riportati sull'apposito registro.

L'aeromobile, una volta rifornito, potrà eseguire la messa in moto (in base alle disposizioni appena elencate, e allontanarsi con estrema cautela).

Ogni volta che viene effettuata l'erogazione di carburante, gli utilizzatori degli aeromobili o comandanti, saranno tenuti a firmare la ricevuta nella quale saranno riportati i dati, le caratteristiche e qualità del carburante

erogato (certificato DASH).

Gli interruttori elettrici della stazione carburante dovranno essere accesi alla mattina e spenti alla chiusura degli uffici – durante la notte tutti gli impianti devono essere obbligatoriamente spenti.

Durante i giorni infrasettimanali, gli impianti potranno essere accesi in caso di rifornimento ed immediatamente spenti dopo l'uso.

L'addetto al servizio è tenuto alla riscossione della somma per il pagamento del carburante acquistato ed è responsabile della somma ricevuta nei confronti del RESPONSABILE OPERATIVO e di Avio Valtellina S.p.A.

Sarà tenuto a compilare l'apposito registro ed a consegnare personalmente l'importo ad Aero Club, oppure al RESPONSABILE OPERATIVO.

Nessuna somma di danaro dovrà essere arbitrariamente abbandonata o custodita all'interno dei locali.

### **Condizioni metereologiche**

In presenza di condizioni metereologiche avverse, (vedi nevicata, piogge o forte vento), il rifornimento dovrà avvenire con estrema cautela.

In presenza di temporali con scariche elettriche il rifornimento è vietato e si dovrà provvedere a togliere immediatamente l'alimentazione elettrica della stazione carburante.

### **14. EMERGENZE.**

Durante il servizio di gestione radio potrebbero verificarsi delle emergenze relative ad aeromobili o piloti in difficoltà, oppure problemi all'interno delle infrastrutture Aeroportuali.

Tipologia di emergenza:

- A. Problemi tecnici all'aeromobile;
- B. Malore del pilota;
- C. Incendi ad infrastrutture ed aeromobili a terra;

.Per quanto riguarda le situazioni indicate nei punti A e B, a seguito di un contatto radio ricevuto (MAY DAY ripetuto tre volte) l'operatore del servizio radio dovrà richiedere tutte le informazioni riguardanti la tipologia dell'aeromobile, la sua posizione e le decisioni che il pilota andrà ad adottare.

Dovranno essere date tutte le assistenze possibili.

Dovrà essere imposto il silenzio radio agli eventuali aeromobili in volo e comunicata una frequenza alternativa.

Si dovranno immediatamente allertare (a mezzo telefono) i mezzi di soccorso prioritari (Vigili del Fuoco, servizio 118) ed il **RESPONSABILE OPERATIVO**.

Nell'eventualità l'addetto al servizio radio constati visivamente anomalie su di un aeromobile in volo (fumo, fiamme, condotta di volo inusuale) e non possa effettuare un contatto radio, dovrà immediatamente allertare i mezzi di soccorso (Vigili del Fuoco, servizio 118).

All'interno della sala radio saranno posti dei cartelli che indicheranno le modalità di comportamento ed i numeri telefonici di emergenza da utilizzare.

Per quanto riguarda le situazioni indicate al punto C, si dovrà procedere in questo modo:

- Verificare, se possibile, la vastità e gravità dell'incendio in corso;
- Interrompere immediatamente, se possibile, l'alimentazione elettrica;
- Allertare immediatamente i mezzi di soccorso ed emergenza;
- Intervenire con i mezzi anti incendio a disposizione (manichette ed estintori) con la massima cautela se l'incendio sia di modesta entità;
- Se l'incendio fosse di vaste proporzioni, allontanarsi immediatamente e porsi in zona di sicurezza.

**Raccomandazione:** in queste situazioni, l'addetto dovrà mantenere la calma e dovrà assicurare la massima collaborazione a chi è in difficoltà. La tempestività in questi casi può evitare delle tragedie.

## **15. INCIDENTI.**

Potrebbero verificarsi all'interno oppure all'esterno del sedime aeroportuale. In ogni ipotesi l'addetto al servizio dovrà darne immediata comunicazione al servizio antincendio, al servizio 118 e al RESPONSABILE OPERATIVO.

Nel caso l'incidente si verificasse all'interno dell'area Aeroportuale, l'addetto al servizio dovrà immediatamente interrompere l'attività di volo, salvo permettere eventuali atterraggi se possibile.

L'addetto, in seguito, dovrà stilare un rapporto sull'incidente avvenuto assistito da eventuali testimoni presenti all'accaduto e dalle persone

coinvolte, se possibile.

In nessun caso le persone coinvolte, potranno allontanarsi finché non è stato stilato il rapporto.

In caso l'Aviosuperficie sia chiusa per motivi gravi, non sarà riaperta fino al momento in cui il RESPONSABILE OPERATIVO ne dia il consenso.

#### **D. SANZIONI DISCIPLINARI**

Esse consistono nel richiamo verbale e nella sospensione temporanea e nella radiazione dalla attività di volo che si svolge nella Aviosuperficie.

##### 1. Richiamo verbale:

è di competenza esclusiva del RESPONSABILE OPERATIVO che lo adotta in ipotesi di violazioni di lieve entità delle norme del regolamento dell'Aviosuperficie di Caiolo.

##### 2. Sospensione dalla attività di volo:

il provvedimento è adottato dal Presidente di Avio Valtellina Spa, su suggerimento del RESPONSABILE OPERATIVO, nei confronti di chi risulti recidivo rispetto a precedenti richiami verbali e per la violazione delle medesime norme per le quali il richiamo verbale era già stato inflitto. La sospensione è irrogata per un periodo non inferiore a uno e non superiore a sei mesi.

##### 3. Radiazione dalla attività di volo nell'Aviosuperficie:

essa è inflitta a chi incorra in violazioni alle norme regolamentari ritenute gravi o gravissime e suscettibili di recare danni e/o pericolo alle

persone, ai velivoli o alle strutture dell'Aviosuperficie.

### **Modalita' di irrogazione delle sanzioni disciplinari.**

1. Il richiamo verbale del RESPONSABILE OPERATIVO non è soggetto a reclamo.
2. La sospensione dalle attività di volo è comunicata dal RESPONSABILE OPERATIVO in forma scritta all'interessato. Il destinatario della sanzione disciplinare può proporre reclamo al Presidente di Avio Valtellina S.p.A. nel termine di cinque giorni dal ricevimento della sanzione disciplinare. Il Presidente di Avio Valtellina S.p.A. può confermare, modificare o revocare il provvedimento disciplinare con atto motivato.
3. La radiazione dall'attività di volo sull'Aviosuperficie è adottata dal Presidente di Avio Valtellina Spa su proposta del RESPONSABILE OPERATIVO e sentito il Consiglio di Amministrazione. L'interessato può proporre reclamo al Presidente di Avio Valtellina Spa nel termine di cinque giorni dal ricevimento della comunicazione della sanzione disciplinare. Il Presidente decide sul reclamo con atto motivato. Le decisioni previste dal punto 2 e 3 che precedono, sono comunicate per scritto alla persona colpita dalla sanzione disciplinare.

### **Approvazione del regolamento e forme di pubblicità**

Il regolamento entra in vigore il giorno successivo a quello di approvazione, con deliberazione, da parte del Consiglio di Amministrazione di Avio Valtellina S.p.A.

Della approvazione e dell'entrata in vigore del regolamento sarà data notizia mediante trasmissione di copia ai responsabili degli aeroporti o delle Avio superfici in abituale collegamento e collaborazione con l'Aviosuperficie di Caiolo ed alle Autorità Aeroportuali.

Il regolamento sarà reso pubblico mediante affissione nei locali adibiti ad ufficio e negli hangars della Aviosuperficie di Caiolo.

Copia di esso sarà consegnato ai legali rappresentanti degli Enti, Associazioni e delle Società che operano abitualmente nella Aviosuperficie di Caiolo che la sottoscriveranno per accettazione e la restituiranno al RESPONSABILE OPERATIVO.

Ogni pilota o utente della Aviosuperficie e le persone che abitualmente si accompagnano ad essi ed abitualmente sono presenti nella Aviosuperficie dovranno sottoscrivere per accettazione il presente regolamento ed avranno diritto ad averne, per la propria consultazione e conoscenza, copia.

Sondrio, li \_\_\_\_\_ 2001

Avio Valtellina Spa