



Manuale Operativo

Edizione 2 Rev 0

04.03.2024

INTENZIONALMENTE BIANCA

SOMMARIO

1 GENERALITÀ.....	5
1.1 Stato delle revisioni	5
1.2 Il Manuale.....	6
1.3 Riferimenti normativi	6
1.4 Lista di distribuzione.....	7
1.5 Acronimi e definizioni.....	7
1.6 Aggiornamento del Manuale.....	7
1.7 Comunicazione agli utenti.....	8
2 AMMINISTRAZIONE.....	8
2.1 Ufficio Operativo	8
2.2 Personale.....	8
2.2.1 Gestore Operativo	8
2.2.2 Assistente Operativo	9
2.2.3 Assistente Amministrativo	9
2.2.4 Addetto antincendio e primo soccorso	9
2.3 Raccolta dati dei movimenti.....	9
2.4 Responsabilità durante le operazioni	9
3 L’AVIOSUPERFICIE.....	11
3.1 Informazioni.....	11
3.2 Attività dichiarate.....	11
3.2.1 Aviosuperficie	11
3.2.2 Elisuperficie.....	11
3.3 Infrastrutture.....	12
3.4 Caratteristiche, ostacoli e circuito di traffico Aviosuperficie.....	13
3.5 Caratteristiche, ostacoli e circuito di traffico Elisuperficie.....	14
4 USO DELL’AVIOSUPERFICIE.....	16
4.1 Accesso all’Aviosuperficie	16
4.2 Voli intra-unione	16
4.3 Voli extra-unione	17
4.4 Orario attività di volo.....	17
4.5 Orario di presidio operativo e servizio radio	18
4.6 Circolazione al suolo.....	18
4.7 Contatto Radio.....	18
4.8 Uso delle piste	18
4.9 Zona Acrobatica.....	19
4.10 Lancio Paracadutisti.....	19
4.10.1 Aeromobili a terra	20
4.10.2 Paracadutisti a terra.....	21
4.10.3 Aeromobili in volo durante l’attività aviolancistica	21
4.10.4 Comunicazioni Radio.....	21
4.11 Gestione Carburante.....	22
4.11.2 Controllo Carburante.....	22
4.11.3 Modalità di rifornimento.....	22
4.11.4 Norme di sicurezza durante il rifornimento	23

5 SERVIZIO ANTINCENDIO.....	23
6 PRESIDIO SANITARIO	23
7 INCIDENTI - INCONVENIENTI GRAVI	24
7.1 Definizioni.....	24
7.1.1 <i>Incidente</i>	<i>24</i>
7.1.2 <i>Inconveniente</i>	<i>24</i>
7.1.3 <i>Inconveniente grave</i>	<i>24</i>
7.1.4 <i>Esempi di inconvenienti gravi</i>	<i>25</i>
7.1.5 <i>Lesione grave</i>	<i>25</i>
7.1.6 <i>Persona coinvolta</i>	<i>26</i>
7.2 Comunicazione di incidenti e inconvenienti gravi	26
7.2.1 <i>Comunicazione all'ANSV.....</i>	<i>26</i>
7.2.2 <i>Comunicazione all'ENAC</i>	<i>26</i>
7.3 Preservazione luogo dell'incidente – inconveniente grave.....	26

1 GENERALITÀ

1.1 Stato delle revisioni

Ed	Rev	Data Revisione	Capitoli interessati dalle modifiche
1	0	21.03.2022	Edizione iniziale
1	1	08.05.2023	Aggiornamento del link al sito internet e aggiunta informazioni in merito ai voli intra-unione ed extra unione con particolare riguardo agli obblighi del pilota. Aggiornamento delle distanze dichiarate.
2	0	04.03.2024	Revisione completa dovuta all'entrata in vigore del nuovo Regolamento ENAC sulla liberalizzazione delle aree di atterraggio che sostituisce il DM 01.02.2006
		Il Gestore Operativo Stefano Bianchetti	Il Direttore Generale Terni Reti Dott. Fabio Moriconi

1.2 Il Manuale

Il Manuale Operativo, d'ora in avanti indicato come MO, descrive la struttura dell'aviosuperficie, la sua organizzazione gestionale e operativa, le norme a cui tutti gli utilizzatori, di base e non di base, devono attenersi.

Il MO è corredato dalle Procedure Operative che ne fanno parte integrante.

1.3 Riferimenti normativi

- **Regolamento liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio (avio-idro-elisuperfici) – ENAC - Ed1 05.05.2023**
- Decreto 1 febbraio 2006, Norme di attuazione della legge 2 aprile 1968, n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio
- Decreto Ministeriale 26 ottobre 2007, n. 238 (G.U. 19 dicembre 2007, n. 294) Ministero dell'Interno Regolamento recante norme per la sicurezza antincendio negli eliporti ed elisuperfici
- Disposizione DG ENAC 0000009/DG del 02.02.2011
- Regolamento ENAC: Disciplina generale della protezione antincendio per gli aeroporti di aviazione generale e le aviosuperfici ed. 1
- Decreto 23 settembre 2011 Determinazione delle dotazioni minime di personale addetto, di mezzi, di attrezzature e di sostanze estinguenti da destinare all'attività di soccorso e lotta antincendio, negli aeroporti di aviazione generale e nelle aviosuperfici
- **DM 06 agosto 2014 (Disposizioni servizio di salvataggio in assenza dei VVF) e ss.mm.ii.**
- Regolamento ENAC, infrastrutture a servizio dell'attività hems ed. 1 del 22.12.2016
- Regolamento EU 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile
- Regolamento EU 376/2014 del 3 aprile 2014 concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile
- Regolamento EU 2015/1018 del 29 giugno 2015 che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio
- Decreto legislativo 18 del 14 gennaio 2013 - Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile
- Circolare GEN -01E
- Regolamento "Regole dell'Aria Italia" - Edizione 4 del 13 maggio 2021
- Disposizioni ENAC alternative RAIT.3125 NI-2022-004 del 03.03.2022
- Operation Letter con ENAV per attività lancio paracadutisti **e acrobazia**
- Operation Letter con Associazioni per attività lancio paracadutisti **e acrobazia**

1.4 Lista di distribuzione

Il MO viene pubblicato sul sito www.avioterni.it

1.5 Acronimi e definizioni

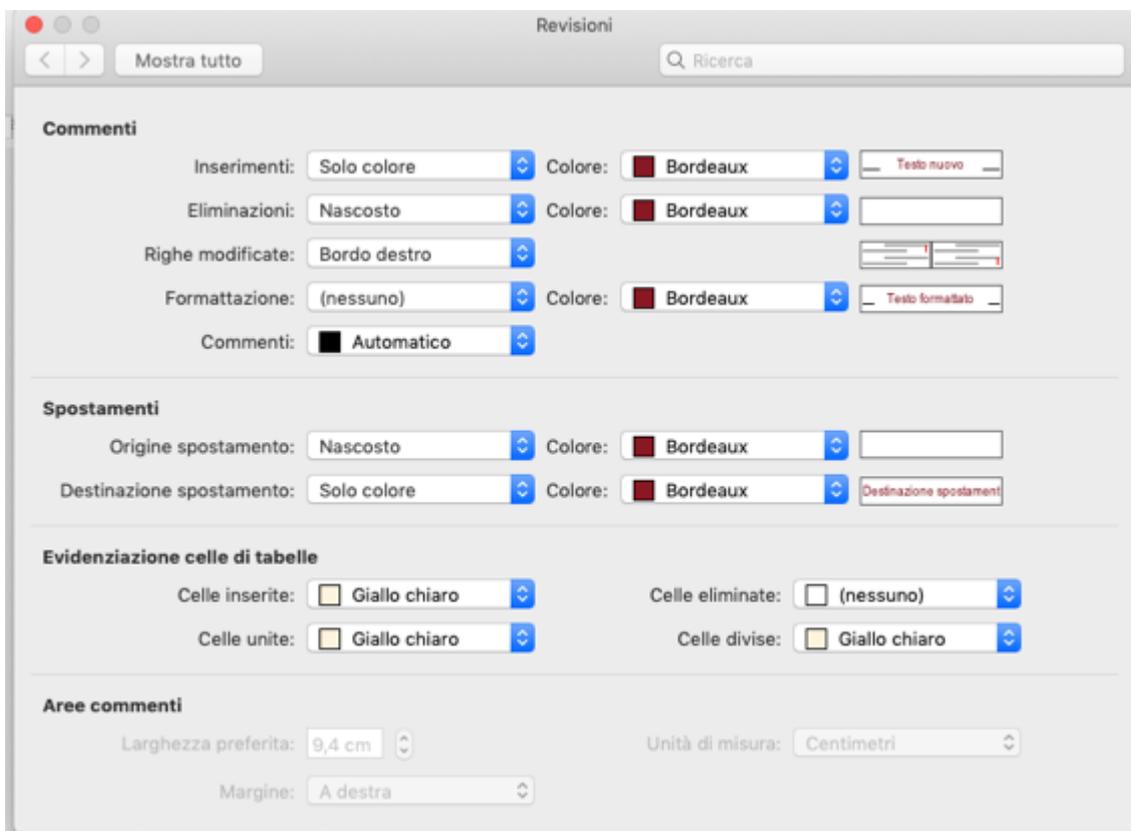
GO:	Gestore Operativo
AO:	Assistente Operativo
AA:	Assistente Amministrativo
ENAC:	Ente Nazionale Aviazione Civile
ENAV:	Ente Nazionale Assistenza al Volo
ANSV:	Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
MO:	Manuale Operativo

REGOLAMENTO ENAC Regolamento ENAC ed 1 del 05.05.203

1.6 Aggiornamento del Manuale

Il MO viene aggiornato dal GO, ogni qualvolta si renda necessario, e la copia aggiornata viene pubblicata sul sito.

Il testo oggetto di revisione sarà evidenziato usando l'impostazione “Revisione” di Microsoft Word, come riportato nella seguente figura



Errori presenti nel MO, possono essere segnalati a: avio@ternireti.it

1.7 Comunicazione agli utenti

Tutte le comunicazioni riguardanti l'operatività dell'aviosuperficie, incluse quelle previste dall'Art 3 comma 3 del REGOLAMENTO ENAC e qualsiasi informazione utile verranno pubblicate sul sito internet www.avioterni.it.

Quanto pubblicato sul sito in termini di comunicazioni agli utenti, ha la prevalenza su quanto riportato sul presente MO, se successiva alla pubblicazione del MO.

2 AMMINISTRAZIONE

2.1 Ufficio Operativo

Sull'aviosuperficie è presente l'ufficio di Terni Reti che provvede alla gestione ordinaria di tutte le incombenze dell'aviosuperficie.

In particolare:

- cura i rapporti con operatori di base;
- cura i rapporti con hangaristi;
- registra e tiene traccia della movimentazione dei traffici sull'aviosuperficie;
- riceve i pagamenti per i rifornimenti;
- riceve i pagamenti per le tasse di approdo e di decollo;
- esegue su delega i compiti assegnati dal GO.

2.2 Personale

Per il corretto funzionamento dell'aviosuperficie, sono individuate le seguenti figure.

2.2.1 Gestore Operativo

Il gestore è responsabile della costante rispondenza dell'aviosuperficie alle informazioni messe a disposizione e rese con le modalità di cui all'Articolo 5 del REGOLAMENTO ENAC, oltre al mantenimento in efficienza delle infrastrutture e delle dotazioni impiantistiche installate.

Ogni variazione rispetto alle informazioni di cui al comma 3 dell'Art 3 del REGOLAMENTO ENAC, deve essere comunicata e messa a disposizione dal gestore mediante le modalità di cui all'Articolo 5 del medesimo regolamento.

Inoltre:

- a) istituisce un sistema di raccolta dei dati in formato digitale. Tali dati sono conservati per almeno cinque anni e, a richiesta, sono resi disponibili alle Autorità di pubblica sicurezza ed all'ENAC.
- b) monitora, nel caso di elisuperfici a servizio di strutture ospedaliere e quelle utilizzate per attività di trasporto aereo commerciale, il numero di movimenti in funzione della eventuale necessità di dotarsi del servizio di assistenza antincendio, secondo le previsioni dell'art. 16 del REGOLAMENTO ENAC;
- c) effettua una valutazione periodica delle problematiche operative che possono derivare dalla presenza di nuovi ostacoli fissi o temporanei di cui venga a conoscenza nell'ambiente circostante, da ENAC definito come la porzione di spazio sottesa al circuito di traffico;

- d) assicura un sistema di protezione o procedure atte a mantenere libera l'aviosuperficie da persone, animali e cose durante le operazioni di volo.;
- e) garantisce al personale di ENAC l'accesso all'infrastruttura per la conduzione delle verifiche ispettive ai fini del programma di sorveglianza.
- f) provvede a segnalare all'ENAC e all'ANSV gli incidenti e gli inconvenienti gravi, secondo quanto riportato nel § 6

2.2.2 *Assistente Operativo*

Ferma restando la responsabilità del GO, l'assistente operativo, coadiuva, sostituisce e svolge i compiti assegnati dal GO.

In particolare, ma non solamente:

- coordina l'attività di volo;
- registra i movimenti;
- quando possibile, monitora e fornisce informazioni sulla frequenza radio in uso;
- coadiuva le operazioni di rifornimento ove richiesto;
- esegue la verifica delle piste e della struttura;
- esegue ogni compito delegato dal GO.

2.2.3 *Assistente Amministrativo*

Cura sia la gestione amministrativa della struttura sia tutti i rapporti commerciali con ditte, fornitori, hangaristi.

Fornisce supporto al GO relativamente alle pratiche amministrative di certificazione.

2.2.4 *Addetto antincendio e primo soccorso*

Garantisce, quando e ove previsto, **secondo le modalità riportate sul sito internet, il servizio di presidio di primo intervento di soccorso e lotta antincendio in accordo al DM 6.08.2014:**

2.3 *Raccolta dati dei movimenti*

Per ciascun movimento vengono registrati i seguenti dati:

- a) nominativo pilota **ed eventuale copilota;**
- b) tipo dell'aeromobile;
- c) marche dell'aeromobile;
- d) numero persone a bordo;
- e) orario partenza e destinazione;
- f) orario di arrivo e provenienza;
- g) tipo del volo.

I dati sono raccolti e conservati per almeno cinque anni in accordo alla procedura riportata nella lista delle procedure allegata al MO e resi disponibili alle autorità di pubblica sicurezza ed all'ENAC, su richiesta.

2.4 *Responsabilità durante le operazioni*

Tutte le attività operative effettuate sull'aviosuperficie, avvengono sotto la totale responsabilità del pilota od operatore.

Si riporta integralmente quanto previsto all'Art 7 del REGOLAMENTO ENAC:

- È responsabilità dell'operatore aereo o del pilota la scelta del sito operativo, diverso da un aeroporto, per le operazioni di atterraggio, decollo e/o la movimentazione di carichi esterni, nel rispetto dei regolamenti relativi alle operazioni aeree (Regolamento (UE) n.965/2012: articoli CAT.OP.MPA.105, NCC.OP.100, NCO.OP.100, SPO.OP.100) e delle licenze del personale di volo, in conformità alle eventuali limitazioni e prescrizioni dettate dalle competenti Autorità.
- L'attività di volo sulle aviosuperfici è effettuata a contatto visivo con il terreno, nel rispetto delle regole del volo a vista e, limitatamente agli aeromobili, nelle ore diurne ad eccezione degli elicotteri che operano in elisuperfici dotate di segnalazione luminosa e sistema di guida planata di cui all'Articolo 14, comma 3 lett. d).
- Il pilota è responsabile del rispetto della normativa vigente in materia di uso del territorio e di tutela dell'ambiente.
- L'operatore aereo o il pilota valuta l'ambiente circostante l'infrastruttura al fine di determinare se la configurazione dello stesso, in termini di ostacoli, consente di effettuare le manovre di decollo e di atterraggio, in condizioni di sicurezza, in relazione alle capacità prestazionali del proprio aeromobile.
- Quando l'attività di volo avviene in montagna o comunque in zone ove non è possibile il contatto radio bilaterale con l'ente di controllo del traffico aereo competente, il pilota sintonizza la radio di bordo sulla frequenza di 130.000 MHz ed effettua periodiche chiamate all'aria, allo scopo di evitare conflitti di traffico. Le comunicazioni sono effettuate in accordo al Regolamento ENAC “Regole dell’Aria Italia”.
- L'ENAC revoca, sospende o modifica, in applicazione della normativa vigente, le operazioni sulle aviosuperfici, le certificazioni e le licenze rilasciate agli operatori e piloti sulla base dei pertinenti regolamenti quando è accertata la violazione dei requisiti di cui al presente Regolamento

Tutti sono tenuti al rispetto degli obblighi e doveri derivanti dalle rispettive normative e dal **REGOLAMENTO ENAC**.

3 L'AVIOSUPERFICIE

3.1 Informazioni

L'Aviosuperficie comunale "Alvaro Leonardi" di Terni, gestita da Terni Reti s.r.l, è la maggiore aviosuperficie della provincia di Terni. La struttura è situata a Maratta in località "Le Sore" (a circa 8 km dal centro città) e deve il suo nome ad Alvaro Leonardi, aviatore ternano, con oltre 620 ore di volo e 25 combattimenti aerei effettuati durante la Prima Guerra Mondiale nonché insignito della Medaglia d'Argento al Valor Militare e Croce al Merito di Guerra.

3.2 Attività dichiarate

In accordo alla vigente normativa, **sono state dichiarate le seguenti attività:**

3.2.1 Aviosuperficie

Attività	NOTE
Lavoro Aereo	
Trasporto Pubblico	NO BASE OPERATIVA
Scuola di volo	SI BASE OPERATIVA
Turismo	
Altro	Lancio paracadutisti
	A disposizione della Protezione civile, Enti di Stato e Servizio medico.

L'uso di aviosuperfici per attività per le quali è richiesto il possesso di un Certificato di Operatore Aereo, è consentito esclusivamente per i voli:

- non di linea;
- con aeromobili con una massa massima certificata al decollo non superiore a 5.700 kg, certificati per una configurazione massima di posti passeggeri non superiore a diciannove, certificati per operare con equipaggio minimo di un comandante, e non dotati di uno o più motori a turbogetto o più di un motore a turboelica.

3.2.2 Elisuperficie

Attività	NOTE
Lavoro Aereo	
Trasporto Pubblico	NO BASE OPERATIVA
Scuola di volo	NO BASE OPERATIVA
Turismo	
Altro	Elisuperficie a disposizione della protezione civile, Enti di Stato e Servizio medico.

3.3 Infrastrutture

La struttura è dotata di:

- pista in asfalto con orientamento 09/27
- elisuperficie **con** illuminazione notturna
- 29 hangar per il rimessaggio degli aerei
- distributore per il rifornimento carburanti (Jet A1, AV Gas 100 LL, MoGas 100 Ottani)
- un sistema antincendio **conforme al DM 06.08.2014**



3.4 Caratteristiche, ostacoli e circuito di traffico Aviosuperficie

- **PUNTO IDENTIFICATIVO PISTA**

- Coordinate WGS84: N42°34'23,92 - E012°35'07,40

- **PISTA 09**

- Dimensione pista: 860m x 18m
- Elevazione: 374ft AMSL
- TORA 860m|LDA 650m
- Superficie: Asfalto
- Resistenza **SIWL: 2145 Kg**



- **PISTA 27**

- Dimensione pista: 860m x 18m
- Elevazione: 374ft AMSL
- TORA 860m | LDA **795m**
- Superficie: Asfalto
- Resistenza **SIWL: 2145 Kg**



- **CIRCUITO**
 - Circuito di traffico ad una quota di 1400 ft AMSL, esclusivamente a nord della pista. Sinistro pista 09 e destro pista 27 ad una distanza di circa 1,4 km dalla pista, evitando il sorvolo della frazione di Gabelletta
- **OSTACOLI**
 - Gli ostacoli sono stati rilevati esclusivamente nella parte "Ambiente Circostante" come definita da ENAC, sia nel caso per gestori sia nella lettera di chiarimento, ovvero: come la parte sottesa al circuito di traffico aeroportuale
 - Sul sito www.avioterni.it è consultabile la mappatura tecnica aggiornata degli ostacoli, sia per l'aviosuperficie sia per l'elisuperficie.



3.5 Caratteristiche, ostacoli e circuito di traffico Elisuperficie

- **DIMENSIONI**
 - Coordinate: N42°34'22,05 - E012°35'0,88
 - FATO in cemento con inclusa TLOF di 26 mt
 - Safety area di 3 mt
 - Illuminazione notturna
- **CIRCUITO**
 - Circuito di traffico esclusivamente a nord della pista. Sinistro pista 09 e destro pista 27 ad una distanza di circa 1,4 km dalla pista, evitando il sorvolo della frazione di Gabelletta
- **OSTACOLI**
 - Sul sito www.avioterni.it è consultabile la mappatura tecnica aggiornata degli ostacoli, sia per l'aviosuperficie sia per l'elisuperficie.



Vista direzione Ovest



Vista direzione Nord-Ovest



Vista direzione Est

4 USO DELL'AVIOSUPERFICIE

Tutti gli utilizzatori dell'Aviosuperficie sono tenuti al rispetto delle norme d'uso di seguito riportate.

Violazioni delle presenti norme, nonché di tutte le disposizioni, regolamenti e leggi richiamate, azioni fatte al di fuori delle norme generali del volo o della sicurezza del volo, daranno luogo alle azioni di segnalazione e denuncia presso gli Enti di sorveglianza preposti e agli organi di competenza.

Nei casi di reiterazione delle infrazioni e/o di acclarata gravità delle stesse, di denuncia alle forze dell'ordine, al fine delle opportune valutazioni di ordine civile e penale, con riserva da parte di Terni Reti, di disporre interdizione temporanea o permanente.

4.1 Accesso all'Aviosuperficie

Tutti i piloti devono contattare preventivamente il personale operativo dell'aviosuperficie per assumere le necessarie informazioni, ottenere la preventiva autorizzazione e coordinare l'arrivo, l'eventuale permanenza e successiva attività.

Quanto sopra dovrà realizzarsi via telefono, e-mail o con altri sistemi di comunicazione che il GO abbia autorizzato e standardizzato.

Il pilota responsabile del volo garantisce la regolarità della documentazione personale e dell'aeromobile, relativamente alla quale dovrà tenersi pronto a darne dimostrazione documentale al personale ispettivo degli Enti preposti (Art. 735 del Codice della Navigazione). I concessionari presenti sull'area, dovranno assicurare che siano rispettati i parametri previsti per la security della zona, e metteranno in atto tutti gli accorgimenti necessari ad evitare accessi non autorizzati alle aree di manovra.

Qualunque movimento di mezzi o persone all'interno dell'aviosuperficie dovrà essere coordinato col GO o suo AO, che deve avere sempre piena conoscenza di quanto avviene all'interno delle aree in relazione alle operazioni di volo.

Gli aeromobili ed automezzi devono essere in regola con la documentazione relativa all'assicurazione e alle revisioni periodiche, con dimostrazione documentale su richiesta del personale delle Autorità competenti.

4.2 Voli intra-unione

Sull'aviosuperficie sono consentiti i voli intra-unione, senza uno scalo intermedio sul suolo italiano. In tal caso, il pilota, in accordo al comma 3 dell'art 9 del D-M. 01.02.2006, ha l'obbligo di:

1. darne comunicazione con almeno 12 ore di anticipo:
 - a. all'ENAC Direzione Aeroportuale Regioni Centro regionicentro.apt@enac.gov.it ;
 - b. alla Questura di Terni quale Autorità di PS dipps186.0010@pecps.poliziadistato.it
 - c. all'Agenzia delle Dogane di Terni dogane.terni@pec.adm.gov.it ;
 - d. e. per conoscenza all'aviosuperficie avio@ternireti.it;
2. la comunicazione dovrà contenere i seguenti dati:
 - a. aeroporto, aviosuperficie o elisuperficie di partenza;
 - b. aeroporto, aviosuperficie o elisuperficie di destinazione;
 - c. tipo, marche e nominativo dell'aeromobile;
 - d. ora prevista di decollo;
 - e. ora prevista di approdo;
 - f. nominativo del pilota responsabile del volo;
 - g. numero delle persone trasportate oltre il pilota responsabile del volo;

- h. tipo dell'eventuale attività aerea locale che sarà svolta sull'elisuperficie o aviosuperficie di destinazione;
 - i. previsto periodo di tempo durante il quale sarà svolta l'attività aerea locale di cui alla lettera h) sull'elisuperficie o aviosuperficie di destinazione;
 - j. In aggiunta ai dati previsti dal comma 1 del DM 01.02.2006, l'Agenzia delle Dogane Terni richiede anche la conoscenza dei passeggeri a bordo.
3. L'annullamento del volo o il ritardo superiore a sessanta minuti rispetto all'ora prevista di decollo deve essere immediatamente comunicato dal pilota agli enti di cui al paragrafo precedente;
 4. l'equipaggio e passeggeri dovranno rimanere a disposizione dell'autorità nei 30 minuti antecedenti il decollo e successivi all'atterraggio, presso l'aviosuperficie di Terni;

Oltre a quanto citato nei punti precedenti, , rimane in capo al pilota che effettua tali voli, gli obblighi dichiarativi previsti dal D.lgs.n. 195/2008, in particolare:

- i passeggeri che, trasportando al seguito importi in denaro contante o strumenti negoziabili al portatore in misura superiore ai limiti consentiti dal D.lgs. n. 195/08, "approdino" direttamente nei luoghi non presidiati dall'autorità doganale devono recarsi presso l'Ufficio doganale più vicino per adempiere all'obbligo dichiarativo di cui all'art. 3 del citato D.lgs.n. 195/2008. In assenza tali passeggeri saranno considerati, a causa del descritto comportamento, inadempienti a tale prescrizione.

4.3 Voli extra-unione

I voli extra-unione sono vietati da e per l'aviosuperficie di Terni.

4.4 Orario attività di volo

L'Attività di volo è consentita **solo di giorno** – VFR.

L'operatività notturna per attività HEMS è consentita con preavviso telefonico di almeno 30 minuti, mentre l'attività elicotteristica, diversa dalla precedente, con preavviso di almeno 24 ore. Non è consentita nessun tipo di attività notturna con apparecchi VDS.

Al di fuori degli orari di presenza del personale operativo e amministrativo che effettua la registrazione del movimento, il pilota deve, obbligatoriamente, comunicare preventivamente i seguenti dati via email a avio@ternireti.it o via whatsapp al numero 3357237715:

- a) nominativo pilota;
- b) tipo dell'aeromobile;
- c) marche dell'aeromobile;
- d) numero persone a bordo;
- e) orario partenza e destinazione;
- f) orario di arrivo e provenienza;
- g) tipo del volo;

In alternativa, compilare ed inviare per e-mail ad avio@ternireti.it, il modello DUV presente sul sito www.avioterni.it

4.5 Orario di presidio operativo e servizio radio

	Dal Lunedì al Venerdì (Local Time)	Sabato e Domenica (Local Time)
Dal 01 Novembre al 31 Marzo	10:00 – 17:30	09:00 – 17:15
Dal 01 Aprile al 31 Ottobre	11:00 – 18:30	10:00 – 19:15

Variazioni al presente orario saranno pubblicate sul sito internet.

4.6 Circolazione al suolo

La movimentazione al suolo e la separazione dagli ostacoli e traffici è di responsabilità del pilota. Durante l'orario di presenza del servizio radio, potranno essere fornite informazioni sul vento e sul traffico conosciuto.

Prova motori e controlli pre-decollo, salvo particolari situazioni, dovranno essere fatti sui raccordi "ALFA" e "BRAVO", all'altezza dei rispettivi punti attesa, senza occupare la pista.

È assolutamente vietato avvicinarsi con elica in movimento ad assembramenti di persone o avviare i motori nelle stesse condizioni.

È altresì vietato mettere in moto gli aeromobili all'interno degli hangar, o nelle vicinanze di altri apparecchi, di persone o di cose mobili. Ciascun pilota presterà particolare attenzione al flusso dell'elica, che dovrà essere orientato verso zone libere ed aperte. Ancor più attenzione dovrà esser prestata dai piloti di elicottero rispetto ad altri aeromobili nelle vicinanze.

4.7 Contatto Radio

Tutti piloti che operano sull'aviosuperficie devono essere muniti di radio ed effettuare la chiamata sulla frequenza in uso 118,180 Mhz prima di interessare la zona e prima di entrare nei circuiti di traffico.

Prima della messa in moto, è obbligatorio effettuare la chiamata radio.

Anche in mancanza di collegamento con operatori al suolo, dovranno essere effettuate tutte le chiamate all'aria necessarie alla sicurezza dei voli.

4.8 Uso delle piste

In presenza di altri traffici in circuito, gli aeromobili in partenza e/o avvicinamento dovranno adeguarsi al traffico già presente.

4.9 Zona Acrobatica

Sull'aviosuperficie è istituita una zona dedicata all'attività acrobatica, denominata "AVIOSUPERFICIE LEONARDI - TERNI". La zona, istituita ai sensi della circolare ENAC ATM03, è riportata su AIP ENR 5.5.2, ha validità annuale e deve essere presentata richiesta di estensione di validità almeno 90 giorni prima della scadenza.

L'utilizzo dell'area è subordinato alla sottoscrizione di una Lettera di Operazioni con l'Aviosuperficie.

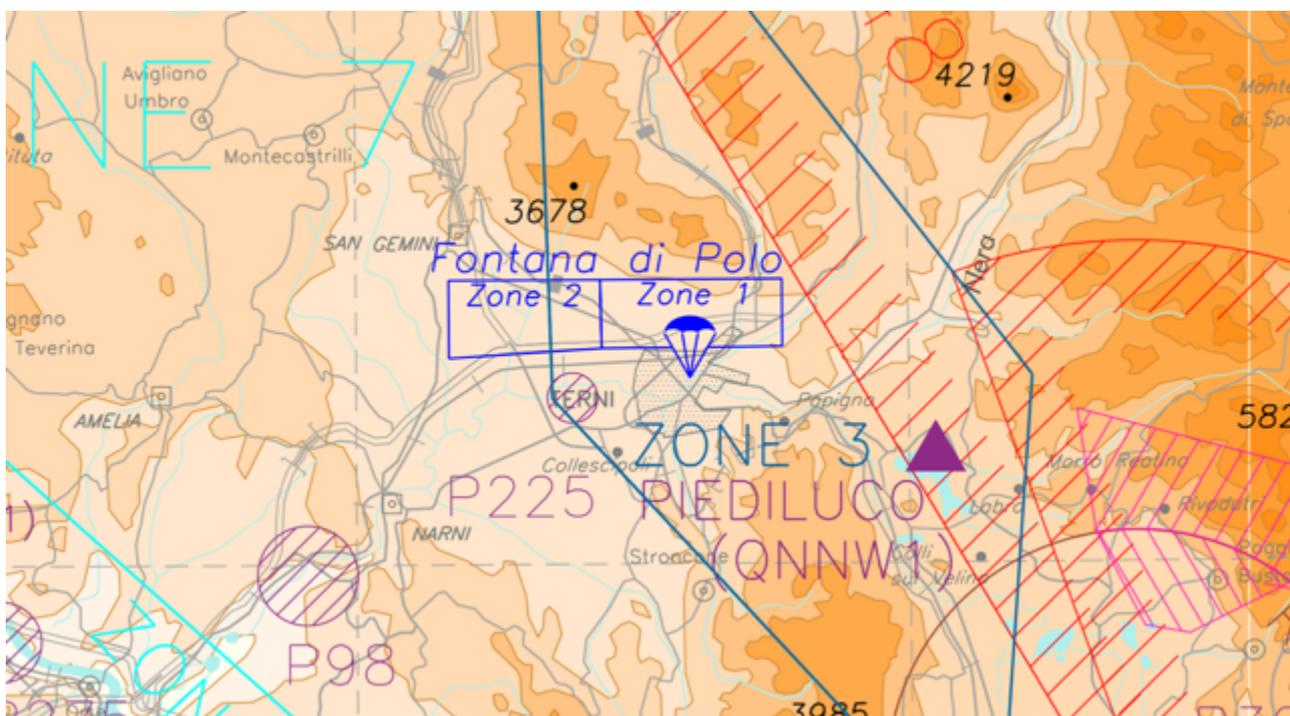
AVIOSUPERFICIE LEONARDI- TERNI		
Cerchio di raggio 0.7NM centrato su 42°34'23"N 012°33'59"E		
4000ft AGL ----- 2000ft AGL	HJ	<ul style="list-style-type: none"> • Ente ATS: Roma FIC • Durante l'attività acrobatica nessuna altra attività è consentita sull'aviosuperficie Alvaro Leonardi • Durante l'attività acrobatica le operazioni di lanci para nella zona FONTANA DI POLO - TERNI non sono consentite • L'uso dell'area è soggetto al preventivo coordinamento con il gestore dell'aviosuperficie Alvaro Leonardi

4.10 Lancio Paracadutisti

Sull'aviosuperficie sono istituite due zone dedicate all'attività aviolancistica, denominate "Fontana di Polo". Le zone, istituite ai sensi della circolare ENAC ATM03, sono riportate su AIP ENR 5.5.1, hanno validità annuale e deve essere presentata richiesta di estensione di validità almeno 90 giorni prima della scadenza.

FONTANA DI POLO - TERNI zona 1		
Linea congiungente i punti: 42°34'19"N 012°41'32"E 42°35'41"N 012°41'32"E 42°35'41"N 012°36'37"E 42°34'18"N 012°36'39"E 42°34'19"N 012°41'32"E		
FL150 ----- SFC	HJ-/ +30	<ul style="list-style-type: none"> • Ente ATS: ROMA FIC • Durante l'attività lanci para nessuna altra attività è consentita sull'aviosuperficie Alvaro Leonardi • Durante l'attività lanci para non è consentita l'attività acrobatica nell'area LEONARDI - TERNI area • L'uso dell'area è soggetto al preventivo coordinamento con il gestore dell'aviosuperficie Alvaro Leonardi

FONTANA DI POLO - TERNI zona 2		
Linea congiungente i punti: 42°34'18"N 012°36'39"E 42°35'41"N 012°36'37"E 42°35'41"N 012°32'31"E 42°34'07"N 012°32'31"E 42°34'18"N 012°36'39"E		
FL080 <hr/> SFC	HJ-/ +30	<ul style="list-style-type: none"> • Ente ATS: ROMA FIC • Durante l'attività lanci para nessuna altra attività è consentita sull'aviosuperficie Alvaro Leonardi • Durante l'attività lanci para non è consentita l'attività acrobatica nell'area LEONARDI - TERNI area • L'uso dell'area è soggetto al preventivo coordinamento con il gestore dell'aviosuperficie Alvaro Leonardi



Le operazioni di lancio paracadutisti sono disciplinate da apposita Operation Letter tra l'Aviosuperficie e le associazioni che effettuano tale attività. Le disposizioni in essa contenute devono essere conosciute ed osservate da tutti i piloti e paracadutisti impegnati nelle attività di volo sull'Aviosuperficie.

4.10.1 Aeromobili a terra

Tutti gli aeromobili al suolo sull'Aviosuperficie all'interno dell'area di atterraggio delle vele, definita in rosso nella figura, dovranno avere eliche e rotori fermi durante la sequenza di lancio finché le vele non saranno tutte a terra.

Particolare attenzione dovrà esser prestata durante la fase di rullaggio sul raccordo in erba, per la possibile presenza di paracadutisti ancora al suolo. In tale eventualità, il pilota dovrà interrompere il rullaggio e attendere che il raccordo sia libero.



4.10.2 *Paracadutisti a terra*

Gli imbarchi dei paracadutisti devono essere effettuati, in base alla pista in uso, su aree che rispettino la fascia di sicurezza; in assenza di altro traffico può essere permesso l'imbarco in pista a discrezione del pilota.

Gli automezzi utilizzati per il recupero o per l'imbarco dei paracadutisti devono mantenere una velocità non superiore ai 30 km/h e rispettare un'adeguata separazione dagli aeromobili in movimento o con motore acceso, effettuando le opportune chiamate radio per i propri spostamenti.

Gli automezzi utilizzati per il recupero o per l'imbarco dei paracadutisti devono essere in regola con la documentazione relativa all'assicurazione e alle revisioni periodiche, con dimostrazione documentale su richiesta del personale delle Autorità competenti.

4.10.3 *Aeromobili in volo durante l'attività aviolancistica*

Nessun traffico potrà operare in volo all'interno delle zone "Fontana di Polo zone 1 e 2" ad eccezione dell'aeromobile impiegato per il lancio.

Il pilota del velivolo impegnato nell'attività aviolancistica, effettuerà un rapporto stimando 2 minuti al lancio, da quel momento i traffici sull'area di manovra o che impegnano il circuito dovranno liberare e/o lasciare lo spazio aereo che, da quel momento, fino all'atterraggio dell'ultimo paracadutista, diventa spazio aereo per le attività aviolancistiche.

4.10.4 *Comunicazioni Radio*

I piloti devono:

- a) effettuare la chiamata per la richiesta di messa in moto;
- b) effettuare in modo corretto le comunicazioni ed i rapporti prima di avvicinarsi al campo ed entrare in circuito;
- c) ascoltare le comunicazioni in atto tra l'operatore di terra e gli altri traffici;
- d) mantenere adeguata separazione con gli altri traffici sia in volo che durante le procedure di rullaggio e decollo.

Sono previste delle holding di attesa in base alla provenienza:

- a Nord-Ovest dell'aviosuperficie → SAN GEMINI;
- a Sud-Ovest dell'aviosuperficie → NARNI;
- a Est dell'aviosuperficie → CASCADE DELLE MARMORE o CITTÀ DI TERNI.

4.11 Gestione Carburante

La struttura è dotata di un impianto di distribuzione carburanti, che eroga i tre principali carburanti utilizzati in aviazione:

- JET A1 utilizzato dai motori a turbina (turboelica e jet)
- AVGAS 100 LL utilizzato dalla quasi totalità dei motori aeronautici a pistoni
- SUPER SP 100 ottani (comunemente chiamata benzina verde) benzina di qualità superiore a quella erogata dai distributori stradali utilizzata generalmente dai motori installati sugli ultraleggeri

4.11.1 Scarico Carburante

Il riempimento delle cisterne avverrà ogni qualvolta dal controllo dei livelli ve ne sia la necessità.

Terminato lo scarico, verrà aggiornato il registro di carico e scarico, riportando:

- data di scarico
- numero del documento di accompagnamento semplificato (DAS)
- ditta incaricata del trasporto
- litri effettivamente immessi nella cisterna.

Il registro di carico e scarico è annuale e prima dell'utilizzo deve esser fatto timbrare dall'Agenzia delle Dogane. Al termine dell'anno d'esercizio, il registro deve essere portato nuovamente in visione all'Agenzia delle Dogane accompagnato dal foglio riepilogativo.

Le operazioni di scarico avvengono secondo procedura riportata nella lista delle procedure allegata al MO.

4.11.2 Controllo Carburante

Il distributore è dotato di filtro anti-acqua e particolato.

La filiera di rifornimento è certificata e tracciabile.

I controlli del carburante avvengono in accordo alla Procedura riportata nella lista delle procedure allegata al MO.

4.11.3 Modalità di rifornimento

Il rifornimento può avvenire in due modalità:

- **SELF SERVICE**
Completamente effettuata dal pilota compreso il pagamento mediante accettatore di banconote e bancomat alla colonnina. Tramite questa modalità, il pilota può rifornirsi senza bisogno di assistenza del personale di terra.
- **TRAMITE OPERATORE**
Il pilota richiede lo sblocco delle colonnine, effettua il rifornimento desiderato e successivamente si reca in ufficio per le formalità amministrative: il pagamento può avvenire a mezzo contanti o carte di credito e bancomat, ad esclusione del circuito AMERICAN EXPRESS.

In ufficio il pagamento può essere effettuato anche con carte di credito accettate.

4.11.4 *Norme di sicurezza durante il rifornimento*

Le seguenti norme si applicano a tutti i rifornimenti, sia effettuati in modalità SELF, sia con operatore:

- verificare che il carburante sia del tipo idoneo;
- allontanare persone non autorizzate dall'impianto di rifornimento;
- è vietato rifornire l'aeromobile con persone a bordo.
- verificare la correttezza del collegamento elettrico per la messa a terra tra l'aeromobile e il distributore prima dell'inizio del rifornimento;
- è vietato fumare durante il rifornimento;
- non effettuare il rifornimento in caso di temporale con scariche elettriche sull'area e/o nelle immediate vicinanze della stessa;
- evitare perdite o dispersioni nell'ambiente di carburante;
- con qualunque segno di situazione anormale interrompere il rifornimento, scollegare la tubazione del carburante e chiudere i tappi.

5 SERVIZIO ANTINCENDIO

L'Aviosuperficie dispone di un presidio di primo intervento di soccorso e lotta antincendio costituito da dotazioni e personale addetto secondo quanto stabilito dal **DM 06.08.2014** e Decreto 23.09.2011.

Il servizio, quando e ove previsto, è erogato secondo le modalità e le tempestiche riportate sul sito internet www.avioterni.it.

I piloti e gli operatori che intendono svolgere attività per le quali è richiesta la presenza di tale presidio, devono sempre **consultare il sito internet ed** informarsi presso l'ufficio operativo **sulla** reale disponibilità del servizio per i giorni ed orari interessati.

6 PRESIDIO SANITARIO

L'Aviosuperficie, dispone di una procedura di primo soccorso sanitario riportata nel documento "PIANO DI EMERGENZA" di Terni Reti.

In aggiunta va tenuto conto che l'aviosuperficie si trova a circa 9km dall'Ospedale di terni, dotato del reparto di Pronto Soccorso e a circa 6 km dal Comando provinciale dei Vgili del Fuoco.

I piloti e gli operatori che intendono svolgere attività per le quali è richiesta la presenza di tale presidio, devono sempre **consultare il sito internet ed** informarsi presso l'ufficio operativo **sulla** reale disponibilità del servizio per i giorni ed orari interessati.

7 INCIDENTI - INCONVENIENTI GRAVI

7.1 Definizioni

Le seguenti definizioni sono estratte dal REG EU 996/2010

7.1.1 *Incidente*

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 dalle 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 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, alle sonde, alle alette antiscorrimento, 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.

7.1.2 *Inconveniente*

Un evento, diverso da un incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni;

7.1.3 *Inconveniente grave*

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.

7.1.4 *Esempi di inconvenienti gravi*

Gli eventi elencati sono tipici esempi di inconvenienti che possono costituire inconvenienti gravi. L'elenco non è esauriente e serve soltanto da orientamento ai fini della definizione di «inconveniente grave»:

- a) mancata collisione che abbia richiesto una manovra di scampo per evitare una collisione o una situazione di pericolo o quando sarebbe stata opportuna una manovra di scampo,
- b) volo controllato fin quasi all'urto, evitato di misura, contro il terreno,
- c) decolli interrotti su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata,
- d) decollo da una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata,
- e) atterraggio o tentativo di atterraggio su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata,
- f) grave insufficienza nel raggiungimento delle prestazioni previste durante il decollo o la salita iniziale,
- g) casi di incendio e presenza di fumo nella cabina passeggeri o nel vano bagagli o di incendio al motore, anche se spenti mediante agenti estinguenti,
- h) eventi che richiedono l'uso di ossigeno di emergenza da parte dell'equipaggio,
- i) avaria strutturale dell'aeromobile o disintegrazione del motore, tra cui avarie non contenute del motore a turbina, non classificata come incidente,
- j) malfunzionamento multiplo di uno o più sistemi di bordo che compromette gravemente l'operatività dell'aeromobile,
- k) inabilità fisica dell'equipaggio in volo,
- l) quantitativo di carburante che richiede la dichiarazione di emergenza da parte del pilota,
- m) incursioni in pista classificate come di gravità A ai sensi del manuale per la prevenzione delle incursioni sulla pista (ICAO doc. 9870) che contiene informazioni sulle classificazioni della gravità,
- n) inconvenienti in fase di decollo o atterraggio. Inconvenienti quali atterraggio prima della soglia di pista o dopo la fine pista o sconfinamento laterale,
- o) avaria ai sistemi, fenomeni meteorologici, operazioni oltre i limiti dell'involuppo di volo approvato o altri eventi che possono aver causato difficoltà nel controllo dell'aeromobile,
- p) avaria di più di un impianto di un sistema ridondante obbligatorio per la condotta del volo e la navigazione.

7.1.5 *Lesione grave*

- a) Una lesione riportata da una persona in un incidente e che comporti una delle condizioni seguenti:
- b) una degenza ospedaliera di oltre 48 ore, con inizio entro sette giorni dalla data in cui è stata riportata;
- c) una frattura ossea (tranne le fratture semplici delle dita delle mani, dei piedi o del naso);
- d) lacerazioni che provochino gravi emorragie o lesioni a nervi, muscoli o tendini;
- e) lesioni a qualsiasi organo interno;
- f) ustioni di secondo o terzo grado o estese su più del 5 % della superficie corporea;
- g) un'esposizione accertata a sostanze infettive o a radiazioni nocive.

7.1.6 *Persona coinvolta*

Si intendono i seguenti soggetti:

- a) il proprietario, un membro dell'equipaggio, l'esercente dell'aeromobile coinvolti in un incidente o inconveniente grave;
- b) qualsiasi persona coinvolta nella manutenzione, nella progettazione, nella costruzione dell'aeromobile, nell'addestramento del suo equipaggio;
- c) qualsiasi persona coinvolta nelle attività di controllo del traffico aereo, nelle informazioni di volo, nei servizi aeroportuali, che abbia fornito servizi per l'aeromobile;
- d) il personale dell'autorità nazionale dell'aviazione civile;
- e) il personale dell'EASA

7.2 *Comunicazione di incidenti e inconvenienti gravi*

Il REG UE 996/2010 stabilisce che qualsiasi persona coinvolta che è a conoscenza di un incidente o di un inconveniente grave comunica immediatamente tale informazione all'autorità investigativa competente per la sicurezza dello Stato in cui si è verificato l'incidente o l'inconveniente grave, ANSV.

il GO direttamente o tramite l'ufficio, provvede pertanto alle segnalazioni obbligatorie degli eventi di cui viene a conoscenza, all'ANSV ed ENAC, **relativamente ai soli aeromobili di aviazione generale non VDS**, secondo le modalità di seguito indicate.

7.2.1 *Comunicazione all'ANSV*

La comunicazione all'ANSV di un incidente - inconveniente grave **va fatta immediatamente, ossia entro 60 minuti** dalla conoscenza dell'accadimento dell'evento:

- a) **Telefono 06 82078207 (H24)**
- b) **E-mail safety.info@ansv.it**

Per ulteriori informazioni consultare la [nota informativa al d.lgs. n.18/2013](#).

7.2.2 *Comunicazione all'ENAC*

La comunicazione all'ENAC degli incidenti e gli inconvenienti gravi, ad eccezione di quelli occorsi ad apparecchi per volo da diporto o sportivo, va fatta entro le 72 ore dal momento in cui si viene a conoscenza degli eventi elencati nel Regolamento (UE) n. 2015/1018.

La segnalazione avverrà secondo le modalità stabilite da ENAC attraverso il sistema Eccairs 2.

7.3 *Preservazione luogo dell'incidente – inconveniente grave*

Fino all'arrivo degli investigatori di sicurezza, nessuno può modificare lo stato del luogo dell'incidente, prelevare da esso campioni, intraprendere movimenti o effettuare campionamenti dell'aeromobile, del suo contenuto o del suo relitto, spostarlo o rimuoverlo, a meno che ciò non si renda necessario per ragioni di sicurezza o per assistere persone ferite o previa autorizzazione esplicita delle autorità responsabili del sito e, ove possibile, in consultazione con l'ANSV.

Ogni persona coinvolta adotta le misure necessarie per 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.

l'ANSV potrà dare il nulla osta di competenza alla rimozione del relitto anche per le vie brevi, dando contestualmente le opportune istruzioni per documentare le evidenze più importanti prima dell'alterazione dello stato dei luoghi.