

AD 1.1 **DISPONIBILITA' DEGLI AEROPORTI** **AERODROME AVAILABILITY**

Questa parte contiene notizie su tutti gli aeroporti nazionali disponibili per le operazioni degli aeromobili civili. Nelle successive parti AD 2 e AD 3 sono elencati gli aeroporti disponibili per le operazioni di trasporto aereo civile.

1 **CONDIZIONI GENERALI**

La gestione degli aeroporti dello Stato è curata dall'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile). In aggiunta agli aeroporti/eliporti disponibili per le operazioni di trasporto aereo civile, ed elencati in questa AIP, sul territorio nazionale sono presenti un certo numero di aviosuperfici. Tali aviosuperfici sono preminentemente utilizzabili per voli privati e soggetti ad autorizzazione da parte dei proprietari/gestori che sono delegati ad assicurare il rispetto di determinate norme, emanate dall'ENAC, che regolano le operazioni sugli stessi. Informazioni generali su queste aviosuperfici sono presenti sul sito www.enac.gov.it (sito dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile), mentre ulteriori elementi di dettaglio possono essere ottenuti presso gli esercenti locali.

1.1 **Traffico di persone e veicoli sugli aeroporti**

1) **Demarcazione di zone**

La superficie di ciascun aeroporto è divisa in due zone:

- a) una zona pubblica comprendente la parte dell'aeroporto aperta al pubblico;
- b) una zona riservata comprendente il resto dell'aeroporto.

2) **Movimento di persone**

L'accesso alla zona riservata viene autorizzato in conformità alle speciali regole vigenti in aeroporto.

3) **Movimento dei veicoli**

Il movimento dei veicoli nella zona riservata è strettamente limitato ai veicoli autorizzati per motivi di servizio.

Permessi temporanei sono rilasciati dalla Direzione Aeroportuale.

I veicoli autorizzati a circolare nella zona riservata debbono essere muniti dello speciale contrassegno rilasciato dalla Direzione Aeroportuale e dotati:

- a) di luce rossa fissa sul tetto (di notte);
- b) di bandiera a scacchi bianchi e rossi (di giorno);
- c) di dispositivo rompifiamma.

I conducenti di veicoli di qualsiasi tipo, che guidano entro i confini dell'aeroporto, sono tenuti al rispetto delle direzioni di traffico, della segnaletica e dei limiti di velocità esistenti, dovranno inoltre attenersi in linea generale alle disposizioni del Codice della Strada e alle istruzioni speciali emanate dalle autorità competenti.

NOTA

Il Direttore dell'Aeroporto o chi per esso non è responsabile della protezione, dei danneggiamenti o delle perdite di aeromobili, veicoli, equipaggiamenti o merci per i quali vengano usate le attrezzature aeroportuali, salvo i casi che non siano direttamente conseguenti ad azioni proprie o dei propri agenti.

Altre informazioni pertinenti, di carattere generale, riferite agli aeroporti sono riportate nelle seguenti parti dell'AIP:
GEN 1.2, GEN 1.3, GEN 1.4 e GEN 4.1

This section contains information on all Italian aerodromes which are available for use in civil aircraft operations. In the following sections AD 2 and AD3 aerodromes available to civil aircraft operations are listed.

1 **GENERAL CONDITIONS**

Italian CAA (ENAC) holds the management of all national airports.

A number of airfields located on the national territory must be added to the airports / heliports listed hereby and available for civilian air transportation. These additional sites should be considered mainly for private flights, as their usage requires previous authorization from the owners/users, in charge to ensure the respect for a number of rules, released by Italian CAA (ENAC), which concur to regulate any operations conducted on their sites.

General information concerning these airfields are available on www.enac.gov.it (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile official web site), while further detailed information might be requested to local users.

1.1 **Traffic of persons and vehicles on airports**

1) **Marking of areas**

The premises of each airport shall be divided into two areas:

- a) a public area including that part of the airport open to the public;
- b) a reserved area including the rest of the airport.

2) **Movement of persons**

Access to the reserved area shall only be authorized in accordance with the conditions prescribed by the special rules in force at the airport.

3) **Movement of vehicles**

The movement of vehicles in the reserved area is strictly limited to vehicles specifically authorized for duty purposes.

Temporary licences are issued by the Direction of the Civil Airport.

Vehicles authorized to circulate in the reserved area must be provided with a special badge issued by the Direction of Airport and endowed with:

- a) a steady red light on the roof (by night);
- b) a chequered white and red flag (by day);
- c) a flame trap device.

Drivers of vehicles of any type, when driving within the airport boundaries, are required to respect all traffic directions and signs and existing speed limits; they shall also generally conform to the highway code (Codice della Strada) and to the specific instructions issued by the competent authority.

REMARK

The Airport Manager or his delegate is not responsible for the protection, damages or loss of aircraft, vehicles, equipment or goods for which the airport facilities are used, except when they are directly connected with own actions or actions of their agents.

Other pertinent information are reported in the following AIP paragraphs:

GEN 1.2, GEN 1.3, GEN 1.4 and GEN 4.1

<p>2 APPLICAZIONE DEI DOCUMENTI ICAO</p> <p>Le regolamentazioni in vigore in Italia riguardano le servitù aeronautiche (Codice della Navigazione) e sono conformi alle norme e raccomandazioni ICAO relative alla disciplina degli ostacoli.</p> <p>Per quanto riguarda le Norme e Raccomandazioni ICAO relative alle caratteristiche fisiche degli aeroporti (Annesso 14), si fa riferimento al Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti edito dall'ENAC.</p> <p>Differenze rispetto alle procedure, agli standard e alle pratiche raccomandate ICAO sono riportate nella parte GEN 1.7.</p> <p>3 USO DI BASI AEREE MILITARI DA PARTE DI AEROMOBILI CIVILI</p> <p>NIL</p> <p>4 OPERAZIONI IN CAT II/III</p> <p>Un aeroporto decretato disponibile per operazioni di Categoria II o Categoria III indica che lo stesso è adeguatamente equipaggiato e che sono definite e, quando previsto, applicate procedure per lo svolgimento di tali operazioni.</p> <p>La decretazione implica che siano disponibili almeno i seguenti sistemi:</p> <p>ILS – certificato per la relativa categoria di prestazioni.</p> <p>Impianto luci – adeguato per la categoria prevista.</p> <p>Sistema RVR – automatico o manuale per la Categoria II; automatico per la Categoria III.</p> <p>Durante le operazioni di Categoria II e III saranno applicate misure di sicurezza e procedure speciali. In generale, tali misure sono studiate per garantire la protezione degli aeromobili che operano in condizioni di bassa visibilità e per evitare disturbi ai segnali ILS. Vedere anche ENR 1.3 "Operazioni in bassa visibilità".</p> <p>La protezione dei segnali ILS, durante le operazioni di Categoria II o III, potrebbe comportare il posizionamento dei punti di attesa prima del decollo ad una distanza maggiore dalla pista rispetto ai punti di attesa utilizzati durante le operazioni condotte con buone condizioni meteo. Tali punti di attesa saranno contrassegnati in modo appropriato e segnalati conformemente alle specifiche ICAO Annesso 14, Volume I, su uno o entrambi i lati della via di rullaggio; inoltre potrebbe essere presente una linea di arresto di luci rosse. Per gli aeromobili in rullaggio che escono dalla pista durante le operazioni di Categoria III, la via di rullaggio di uscita dispone di luci di asse centrale di colore codificato in modo da agevolare la notifica di pista libera; il colore codificato termina al confine dell'area critica/sensibile dell'ILS.</p> <p>I piloti sono tenuti ad effettuare in frequenza la chiamata di "Runway vacated" quando raggiungono le luci di colore codificato di asse centrale della via di rullaggio in uscita dalla pista, tenendo conto delle dimensioni dell'aeromobile in modo da assicurare che lo stesso abbia effettivamente liberato l'area critica/sensibile dell'ILS.</p> <p>In condizioni meteo reali di Categoria II o III, i piloti saranno informati dall'ATC riguardo ogni inefficienza degli impianti in modo da permettere loro di modificare le proprie minime, se necessario, in accordo al loro manuale di operazioni. I piloti che intendono effettuare un avvicinamento per addestramento, sono tenuti a richiedere un avvicinamento di Categoria II o Categoria III per fini addestrativi alla prima chiamata effettuata al Controllo di Avvicinamento. Per gli avvicinamenti effettuati per addestramento non è garantito che tutte le misure di sicurezza previste siano applicate e, quindi, i piloti dovrebbero prevedere la presenza di eventuali disturbi al segnale ILS.</p> <p>5 MISURAZIONE DEL COEFFICIENTE DI ADERENZA DI UNA PISTA</p> <p>Per quanto riguarda gli strumenti ed i metodi accettabili per la misurazione del coefficiente di aderenza si rinvia alla Circolare ENAC APT-10A "Criteri per le valutazioni delle condizioni superficiali di una pista".</p> <p>Per il dettaglio degli strumenti utilizzati nei singoli aeroporti, si rimanda alle specifiche sezioni della presente pubblicazione AIP, AD 2.</p> <p>6 ALTRE INFORMAZIONI</p> <p>NIL</p>	<p>2 APPLICATION OF ICAO DOCUMENTS</p> <p>The standards set in Italy cover aeronautical restrictions (Navigation Code) and comply with ICAO Standards and Recommended Practices governing obstructions.</p> <p>As far ICAO Aerodrome Standards and Recommendations (Annex 14) are concerned, reference is made to the document "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" issued by the Italian Civil Aviation Authority.</p> <p>Differences from ICAO standards, recommended practices and procedures are listed in GEN 1.7.</p> <p>3 CIVIL USE OF MILITARY AIR BASES</p> <p>NIL</p> <p>4 CAT II/III OPERATIONS</p> <p>Promulgation of an airport as available for Category II or Category III operations means that it is suitably equipped and that procedures appropriate to such operations have been determined and are applied when expected.</p> <p>Promulgation implies that at least the following facilities are available:</p> <p>ILS – certificated to relevant performance category.</p> <p>Lighting aids – suitable for category promulgated.</p> <p>RVR system – may be automatic or manned system for Category II; will be automatic for Category III.</p> <p>Special procedures and safeguards will be applied during Category II and III operations. In general, these are intended to provide protection for aircraft operating in low visibility conditions and to avoid disturbance of the ILS signals.</p> <p>See also ENR 1.3 "Low visibility operations".</p> <p>Protection of ILS signals during Category II or III operations may dictate that pre-take-off holding positions be more distant from the runway than the holding positions used in good weather. Such holding positions will be appropriately marked and will display signs conforming to the specifications in ICAO Annex 14, Volume I, on one or both sides of the taxiway; there may also be a stop bar of red lights. For aircraft taxiing out the runway during Category III operations, exit taxiway centre line lights are colour-coded to facilitate notification of runway vacated; the colour coding ends at the boundary of the ILS critical/sensitive area.</p> <p>Pilots are required to make a "Runway Vacated" call on RTF when the aircraft has reached the colour code of part of the exit taxiway centre line lights, due allowance being made for aircraft size to ensure that the entire aircraft is clear of the ILS critical/sensitive area.</p> <p>In actual Category II or III weather conditions, pilots will be informed by ATC of any inefficiency of the facilities so that pilots can amend, if necessary, their minima according to their Operations Manual. Pilots who intend to carry out a training approach, shall request a Training Category II or III Approach on initial contact with Approach Control. For training approaches there is no guarantee that the full safety measures will be applied so pilots should foresee the possibility of ILS signal disturbance.</p> <p>5 RUNWAY ADHERENCE COEFFICIENT MEASUREMENT</p> <p>For what concerns acceptable adherence coefficient measurement tools and methods, see Circolare ENAC APT-10A "Criteri per le valutazioni delle condizioni superficiali di una pista"</p> <p>For more details about the tools used in every airport see specific sections in AIP, AD 2.</p> <p>6 OTHER INFORMATION</p> <p>NIL</p>
--	---