



# REGOLAMENTO AEROPORTUALE AERO CLUB DI CREMONA “AEROPORTO MIGLIARO”

<b>Visto ENAC:</b>	<b>Il Presidente:</b> <i>Angelo Castagna</i>
<b>Compilato da:</b>	

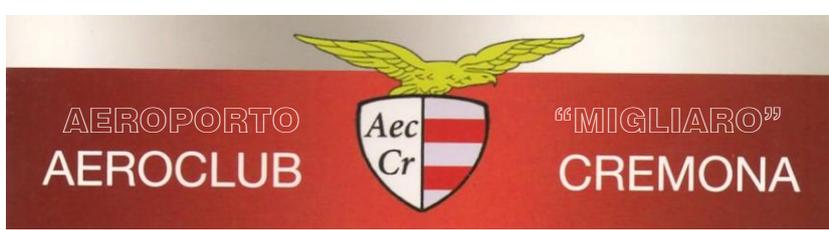


## Sommario

A – INTRODUZIONE .....	5
A.1   PREMESSA .....	5
A.2   RIFERIMENTI INFORMATIVI .....	5
A.3   PERSONALE INTERESSATO .....	5
A.4   ORGANI DI VIGILANZA E DI CONTROLLO .....	6
A.5   TEMPI E SCOPO DELL’ATTIVITÀ.....	7
A.6   COORDINAMENTO CON ALTRI OPERATORI AEROPORTUALI .....	7
B – REQUISITI DEI PILOTI.....	9
B.1   PREMESSA .....	9
B.2   REQUISITI .....	9
B.3   INFORMAZIONI NECESSARIE .....	9
B.4   DOCUMENTAZIONE NECESSARIA.....	10
C – AEROMOBILI UTILIZZATI.....	10
C.1   PREMESSA .....	10
C.2   REQUISITI .....	10
C.3   DOCUMENTAZIONE DA PORTARE A BORDO DEGLI AEROMOBILI IN UTILIZZO .....	10
D – CONDIZIONI PER ATTIVITÀ.....	11
D.1   PREMESSA .....	11
D.2   OPERATIVITÀ DELL’AEROPORTO DI CREMONA “MIGLIARO” .....	11
D.3   CONDIZIONI METEO.....	12
D.4   CONDIZIONI DEL PILOTA .....	12
D.5   CONDIZIONI DEL VELIVOLO.....	12
D.6   RESPONSABILITÀ DEL PILOTA.....	13
D.7   DIVIETI E LIMITAZIONI.....	13
E – DESCRIZIONE DELL’ATTIVITÀ.....	14
E.1   PREMESSA .....	14
E.2   PARTENZE DALL’AEROPORTO DI CREMONA “MIGLIARO” .....	14
E.3   ARRIVI ALL’AEROPORTO DI CREMONA “MIGLIARO” .....	15
E.4   FRASEOLOGIA RADIO .....	16
E.5   VDS.....	16
F – ATTIVITÀ FORMATIVA .....	16
F.1   PREMESSA .....	16



F.2	FORMAZIONE E INFORMAZIONE SULLE PROCEDURE .....	16
F.3	PROVA PRATICA .....	17
F.4	RIPRESA VOLI.....	17
G	DOCUMENTAZIONE RISULTANTE .....	17
G.1.1	SCHEDA PILOTA .....	17
G.1.2	SCHEDA AEROMOBILE "QTB" .....	17
G.1.3	ELENCO PILOTI AUTORIZZATI.....	17
G.1.4	ELENCO AEROMOBILI AUTORIZZATI .....	18
G.1.5	DIRITTI DI ACCESSO ALLA DOCUMENTAZIONE .....	18
G.1.6	REVISIONE DELLA DOCUMENTAZIONE .....	18
G.1.7	CONSERVAZIONE DEI DOCUMENTI.....	18
G.1.8	RESPONSABILITÀ GESTIONALE DELLA DOCUMENTAZIONE .....	18
H	INFORMAZIONI AEROPORTUALI .....	19
I	SICUREZZA .....	29
I.1	ACCESSI .....	29
I.2	MISURE DI SICUREZZA.....	29
I.3	SEGNALETICA ORIZZONTALE.....	29
I.4	SICUREZZA DEL LAVORO .....	30
I.5	TUTELA AMBIENTE .....	30
I.6	GESTIONE EMERGENZE .....	30
I.7	SEGNALAZIONE EVENTI.....	32
J	ELISUPERFICIE .....	35
J.1	UTILIZZO DELL'ELISUPERFICIE .....	35
J.2	SICUREZZA ELISUPERFICIE.....	35
J.3	INFORMAZIONI ELISUPERFICIE.....	36
K	ALLEGATI .....	38
K.1	CARTINA AEROPORTO DI CREMONA "MIGLIARO" .....	39
K.2	MAPPA DELLA ZONA AEROPORTUALE DI CREMONA "MIGLIARO".....	40
K.3	BRIEFING GENERALE .....	41
K.3	MAPPA ACCESSI ALL'AEROPORTO DI CREMONA "MIGLIARO" .....	42
K.4	CARTINE AEROPORTI ALTERNATI.....	44
K.5	LINEE GUIDA PER LA CLASSIFICAZIONE DEGLI EVENTI AERONAUTICI .....	47
K.6	PROCEDURE OPERATIVE DI CONTEMPORANEITÀ LOCALE .....	50
K.7	PROCEDURAE OPERATIVAE DI CONTEMPORANEITÀ TRA ELISUPERFICIE E PISTA PRINCIPALE.....	53



L – AGGIORNAMENTI .....	59
L.1 REGISTRO AGGIORNAMENTI.....	59

## A – INTRODUZIONE

### A.1 PREMESSA

Scopo del presente documento è il recepimento e l’attuazione di una serie di prescrizioni dettate da ENAC Direzione Territoriale di Milano Linate, per lo svolgimento dell’attività di volo sull’aeroporto di Cremona “Migliaro”, ai sensi del art. 699 del codice della Navigazione e in coerenza con la circolare ENAC APT-19 del 26/10/2005 per le parti applicabili.

Il presente documento ha inoltre lo scopo di formare ed informare i soci dell’Aero Club e tutti coloro che intendono operare nell’area, al fine di non creare interferenze con gli operatori e consentire la massima sicurezza nelle operazioni.

Il presente definisce inoltre in maniera chiara ed inequivocabile i requisiti che l’Aero club di Cremona ha individuato per poter autorizzare i propri soci piloti ad operare sull’aeroporto di Cremona “Migliaro”.

### A.2 RIFERIMENTI INFORMATIVI

I principali riferimenti normativi a cui fa riferimento il presente documento sono i seguenti:

- DLGS 96/2005.
  - Codice della navigazione sez. aerea - parte II.
  - A.I.P. Italia.
  - Normative ENAC aviazione civile.
  - DL 151 del 15 marzo 2006.
  - DM 3 dicembre 1999.
  - DPR 133 del 09 Luglio 2010
  - ENAC 20022-004 03 marzo 2022
- L’elenco dei riferimenti normativi è da intendersi indicativo e non esaustivo.

### A.3 PERSONALE INTERESSATO

- Piloti e soci dell’aero club di Cremona che intendono operare sull’aeroporto di Cremona.
- Direttore della scuola dell’aero club di Cremona.
- Il presidente dell’aero club di Cremona.
- Istruttori della scuola dell’aero club di Cremona.
- Piloti che intendono attraversare il cielo campo e piloti che intendono atterrare e/o decollare dall’aeroporto di Cremona.

#### A.4 ORGANI DI VIGILANZA E DI CONTROLLO

Sono identificati come organi di vigilanza e di controllo i seguenti organismi:

- Forze pubbliche di sicurezza
- Personale ENAC – Direzione Territoriale di Milano Linate.
- Personale ENAC - Direzioni operazioni Nord Milano.

Gli organi di vigilanza intervengono in base a programmi di sorveglianza su base campionaria ed intervengono con provvedimenti restrittivi nei confronti dell'aero club di Cremona se accertano infrazioni, salvo che l'aero club dimostri di aver messo in atto tutte le misure che poteva adottare per poter evitare l'inosservanza delle norme contenute nel presente regolamento.

Restano comunque applicabili le sanzioni dell'art. 1174 del codice della navigazione nei confronti dell'aero club di Cremona e di chi non ne fa osservanza.

L'organo vigilante qualora accerti violazioni alle procedure contenute nel presente regolamento potrà limitare o ridurre l'attività di volo o revocare l'autorizzazione salvo che le infrazioni non costituiscano reato più grave ai sensi del codice della navigazione.

La persona identificata come organo di controllo è la seguente:

- Il presidente pro tempore dell'aero club di Cremona.

La documentazione è controllata dagli organi predisposti ai controlli o da personale da loro incaricato. Il controllo deve essere sempre effettuato la prima volta che un pilota o aeromobile è autorizzato ad operare sull'aeroporto di Cremona e successivamente a verranno determinate eventuali scadenze.

I controlli straordinari saranno eseguiti quando vi sono segnalazioni su inosservanze delle norme o quando esistono evidenti inosservanze al presente regolamento.

Il pilota è il primo responsabile nel rispettare le procedure del regolamento inclusa la documentazione (assicurazione, validità visita medica, manuale d'aeromobile, licenza, attestato VDS, Quaderno Tecnico di Bordo, etc.).

L'aero club di Cremona in qualità di gestore dell'Aeroporto di Cremona “Migliaro” è il responsabile primario al fine di non autorizzare l'attività di volo sull'aeroporto di Cremona quando dai controlli effettuati emergono inadempienze rispetto al presente regolamento.

Il mancato rispetto delle prescrizioni del presente regolamento è motivo di revoca dell'autorizzazione concessa dall'aero club di Cremona al socio pilota.

## A.5 TEMPI E SCOPO DELL'ATTIVITÀ

L'attività sull'aeroporto di Cremona “Migliaro” è subordinata all'autorizzazione da parte dell'ENAC direzione Territoriale di Milano Linate ed è consentita nei giorni in cui l'aeroporto è operativo.

L'attività VDS è consentita esclusivamente per apparecchi avanzati e nei giorni e negli orari di apertura dell'aeroporto.

Le variazioni significative sull'operatività aeroportuale ed i relativi servizi saranno comunicate tramite la pubblicazione di circolari interne, affissione presso la segreteria e la pubblicazione sul sito web ed eventualmente tramite NOTAM.

L'autorizzazione ad operare sull'aeroporto di Cremona inerente ad eventuali altre società o organizzazioni saranno soggette a valutazione ENAC e ad autorizzazione della proprietà, queste potranno operare con orari diversi da concordare ma nel rispetto degli standard operativi in accordo ai quali è stato redatto il presente regolamento.

### Orario estivo

dall'ultima domenica di marzo compresa, all'ultimo sabato di ottobre compreso:

mercoledì, giovedì e venerdì dalle ore 07:00 alle ore 17:00 (UTC)

Sabato e domenica dalle ore 07:00 alle ore 18:00 (UTC).

### Orario invernale

dall'ultima domenica di ottobre all'ultimo sabato di marzo:

mercoledì, giovedì e venerdì dalle ore 08:00 alle ore 16:00 (UTC)

sabato e domenica dalle ore 8:00 alle ore 17:00 (UTC).

**Lunedì e martedì l'aeroporto è chiuso.**

## A.6 COORDINAMENTO CON ALTRI OPERATORI AEROPORTUALI

L'attività di coordinamento dell'aero club di Cremona a.s.d. con altri operatori aeronautici o non aeronautici verrà regolata tramite accordi con la proprietà (Migliaro srl).

Gli operatori dovranno essere in regola con le licenze e sottoposti al rilascio dell'autorizzazione da parte dell'ENAC direzione Territoriale di Milano Linate.

Elenco soggetti operanti presso l'aeroporto di Cremona “Migliaro”:

### - Organizzazione:

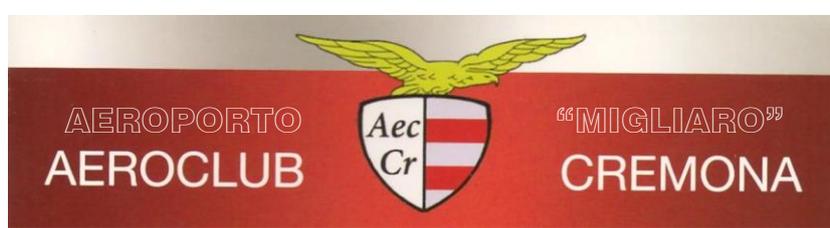
Aero club di Cremona “Associazione Sportiva Dilettantistica”

Sede: Via dell'Aeroporto s.n. – 26100 Cremona

Tel.: 0372 560895    whatsapp: +39 351 5079340

Scuola di volo, gestore Aeroportuale.

Presidente: Angelo Castagna



**- Organizzazione:**

Associazione dilettantistica Sky Team Cremona  
Sede: Via Passo del Colla n. 10 – 43100 Parma  
Tel.: 0521 270301  
Scuola e attività di Paracadutismo.  
Presidente: Luca Fontanella

**- Società:**

Aeroporto Migliaro s.r.l.  
Descrizione attività: Gestione immobiliare della proprietà.  
Sede: Via dell'Aeroporto s.n.  
Tel.: 0372 560895  
Amministratore delegato: Vanna Bazzi

**- Società:**

Aero Club Brescia a.s.d.  
Sede: Via Aeroporto 34  
25018 Montichiari (BS)  
Tel.: 030 964355

**- Società:**

Prometeon Tyre Group s.r.l.  
viale Sarca n. 222  
Milano

## B – REQUISITI DEI PILOTI

### B.1 PREMESSA

I piloti autorizzati ad operare sull'aeroporto di Cremona devono essere necessariamente essere soci ed essere in regola con i versamenti delle quote associative per l'anno in corso.

I piloti autorizzati dall'aero club ad operare sull'aeroporto di Cremona devono rispettare le regole contenute nel presente documento e devono utilizzare esclusivamente mezzi e aeromobili che sono stati autorizzati dall'aero club di Cremona.

L'iter identificato dall'aero club di Cremona per accedere all'ottenimento dell'autorizzazione ad operare sull'aeroporto di Cremona “Migliaro” è subordinato sia al possesso di tutti i requisiti previsti dal punto B.2 che all'insindacabile giudizio del consiglio dell'aero club di Cremona.

### B.2 REQUISITI

Per ottenere l'autorizzazione dell'aero club di Cremona ad operare sull'aeroporto Cremona “Migliaro” è necessario che i soci piloti siano in possesso dei seguenti requisiti:

- Essere socio ed essere in regola con il versamento delle quote associative.
- Possedere un titolo aeronautico in corso di validità per il tipo di mezzo utilizzato.
- Essere in possesso della licenza di radiofonia in lingua Italiana o Inglese ed essere a conoscenza della fraseologia aeronautica.

### B.3 INFORMAZIONI NECESSARIE

L'aero club di Cremona per poter autorizzare i propri soci ad operare sull'aeroporto deve provvedere alla formazione e informazione dei propri piloti sulle seguenti procedure:

- Rotte di avvicinamento e circuito di traffico (allegato K.1).
- Frequenza per i collegamenti radio.
- Procedure antirumore (allegato K.1 o AIP AD 2 LILR 1-5).
- Movimentazione a terra, vie di rullaggio e parcheggio.
- Orari di apertura e chiusura dell'aeroporto di Cremona “Migliaro”.
- Disponibilità del servizio antincendio.
- Contatti telefonici dell'aeroporto di Cremona “Migliaro”.
- Conoscenza dell'ubicazione di aeroporti alternati da utilizzare in caso di chiusura forzata dell'aeroporto di Cremona (allegato K.4).
- Divieti e limitazioni (paragrafo D.7).
- Operatività dell'attività di lancio paracadutisti.

La conoscenza del “Regolamento Aeroportuale” dell'aero Club di Cremona aggiornato alla sua ultima edizione è obbligatoria.



## B.4 DOCUMENTAZIONE NECESSARIA

I soci piloti autorizzati dall'aero club di Cremona ad operare sull'aeroporto di Cremona "Migliaro" devono esibire ogni qualvolta richiesto dagli organi di vigilanza e di controllo la seguente documentazione:

- Licenza aeronautica posseduta o attestato VDS in corso di validità.
- Licenza di radiotelefonìa.
- Documenti dell'aeromobile utilizzato.
- Documento di identità.
- Certificato medico aeronautico in corso di validità.

## C – AEROMOBILI UTILIZZATI

### C.1 PREMESSA

Gli aeromobili autorizzati per l'attività di volo dall'aero club di Cremona sull'aeroporto di Cremona "Migliaro" devono essere regolarmente identificati secondo le norme che regolano l'aviazione civile (codice della navigazione) ed in regola con le coperture assicurative.

Devono essere regolarmente mantenuti secondo normativa e presentarsi in buone condizioni generali.

### C.2 REQUISITI

Gli aeromobili autorizzati dall'aero club di Cremona all'attività di volo sull'aeroporto di Cremona "Migliaro" in oltre ad avere le prerogative al punto precedente devono possedere i seguenti requisiti:

- Avere la necessaria copertura assicurativa imposta di legge.
- Avere a bordo un apparato radio per uso aeronautico costruito secondo normative e operante in banda 117.95 ÷ 137.00 MHz con spaziatura 8.33Hz.
- Avere le luci di navigazione funzionanti.
- Avere il controllo sui tre assi.
- Poter operare in circuito di traffico aeroportuale in sicurezza e a velocità adeguata all'aeromobile.
- Avere l'ELT o PLB operativo.
- Avere il transponder acceso ed operativo con l'adeguato codice inserito.
- In caso di VDS l'aeromobile deve essere avanzato.

### C.3 DOCUMENTAZIONE DA PORTARE A BORDO DEGLI AEROMOBILI IN UTILIZZO

Gli aeromobili autorizzati dall'aero club di Cremona ad operare sull'aeroporto di Cremona "Migliaro" devono esibire ogni qualvolta sia richiesto dagli organi di vigilanza e controllo la seguente documentazione:

- Certificato di assicurazione dell'aeromobile utilizzato.



- Certificato di immatricolazione.
- Certificato di navigabilità (se previsto dalle normative vigenti).
- Libro di bordo quaderno tecnico di bordo "QTB".
- Licenza di stazione radio
- Manuale dell'aeromobile.
- Documento di carico "MASS AND BALANCE".
- Cartina dell'aeroporto di Cremona "Migliaro".
- Pianificazione per gli aeroporti alternati.

## D – CONDIZIONI PER ATTIVITÀ

### D.1 PREMESSA

Oltre alle prescrizioni già identificate dal presente documento per eseguire l'attività sull'aeroporto di Cremona "Migliaro" è necessario che i soci piloti siano inseriti nella lista dei piloti autorizzati dell'aero club di Cremona e siano verificate le condizioni che seguono.

### D.2 OPERATIVITÀ DELL'AEROPORTO DI CREMONA "MIGLIARO"

L'attività sull'aeroporto di Cremona "Migliaro" potrà essere svolta esclusivamente con presidio antincendio attivo e a negli orari e nei giorni in cui l'aeroporto è aperto; eventuali deroghe possono essere autorizzate e pre-concordate con il presidente, previo pagamento delle spese per servizio straordinario.

Sull'aeroporto di Cremona "Migliaro" il primo intervento antincendio è garantito con continuità nel periodo di apertura da personale abilitato. Il numero degli operatori abilitati è di due unità; la loro presenza è facilmente verificabile anche dalla consultazione del "Registro presenze del personale di 1° intervento antincendio". In mancanza dei membri del servizio antincendio le attività di volo sono da considerarsi sospese.

#### MODALITÀ DI SOSPENSIONE ATTIVITÀ DI VOLO

La segreteria rilevata la mancanza del servizio antincendio si attiverà immediatamente nelle seguenti modalità:

- Avviso a tutti i soci piloti tramite esposto nella bacheca dei locali della segreteria e dove necessario tramite comunicazione telefonica o posta elettronica.
- Avviso a tutto il personale esterno tramite l'emissione di un NOTAM.

### D.3 CONDIZIONI METEO

Prima di intraprendere il volo è necessario verificare che le condizioni meteo permettano l'attività in totale sicurezza, rispettando le regole del volo in VFR (VMC) vedi A.I.P. Italia. Nel caso del volo con ultraleggero dovranno essere rispettate le regole imposte per il Volo da Diporto Sportivo avanzato. Pertanto prima di pianificare il volo con destinazione o partenza è necessario verificare che sussistano le seguenti condizioni:

- Assenza di corpi nuvolosi temporaleschi.
- Visibilità generale di almeno 1500 m o superiore.
- Altezza delle nubi che permetta il volo con terreno in vista in accordo con le altezze minime di sorvolo.
- Vento al traverso della pista non superiore a 10 kts.

### D.4 CONDIZIONI DEL PILOTA

Prima di intraprendere un volo il pilota deve trovarsi nelle seguenti condizioni psicofisiche:

- Non aver assunto alcolici, minimo entro le 8 ore precedenti.
- non essere sotto l'effetto di bevande alcoliche.
- Non aver assunto sostanze stupefacenti.
- Non essere sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.
- Non aver assunto farmaci che determinano un abbassamento dello stato psicofisico.
- Non presentare patologie croniche o temporanee incompatibili con l'attività di volo.
- Essere in condizioni psicofisiche ottimali e non turbate.

### D.5 CONDIZIONI DEL VELIVOLO

Prima di intraprendere il volo il pilota deve verificare che l'aeromobile impiegato sia nelle seguenti condizioni:

- Essere nelle condizioni di poter volare in sicurezza.
- Aver superato con esito positivo tutti i controlli pre-volo (check list) indicati dall' manuale operativo.
- Non sia sottoposto a fermo per attività di manutenzione.
- Abbia carburante a sufficienza per tutto il viaggio programmato; più eventuale alternato, più 45 minuti di autonomia riserva.
- Che tutti i documenti siano presenti e in corso di validità.
- In caso di ultraleggero che abbia la certificazione di avanzato.

## D.6 RESPONSABILITÀ DEL PILOTA

Ogni pilota ai comandi è l'unico responsabile dell'attività di volo e del mezzo utilizzato e pertanto prima di intraprendere un volo è necessario che verifichi la sussistenza di tutti i requisiti necessari a svolgere l'attività in completa sicurezza per sé e per gli altri.

## D.7 DIVIETI E LIMITAZIONI

- I. Non sono consentite operazioni in **Low Visibility**.
- II. Il **VFR notturno** è vietato, viene consentito solo ed esclusivamente per voli HEMS e solo per atterraggi e decolli su relativa piazzola elicotteri.
- III. L'utilizzo della pista di volo è limitato con vento al traverso superiore a 10 kts.
- IV. Vietata l'effettuazione di **manovre acrobatiche** su cielo campo.
- V. Ostacoli penetranti la superficie di transizione come da seguente **NOTAM** permanente:  
1C0780LI 14/10/2016 13:30  
RACO A)CREMONA/MIGLIARO  
B)14 OCT 2016 13:30 C)PERM  
E)TESTO ITALIANO:  
OSTACOLO ALBERI PENETRANTI LA SUPERFICIE DI TRANSIZIONE  
POSIZIONE IN AREA DEFINITA DAI SEGUENTI PUNTI (WGS-84)  
451007.00N0100007.00E 451008.00N0100001.20E  
451013.10N0100003.40E 451010.10N0100007.80E  
MAX ELEV AMSL 74M/242.78FT MAX ELEV AGL 25M/82.02FT  
ENGLISH TEXT:  
OBSTACLE TREES PENETRATING TRANSITIONAL SURFACE  
PSN INSIDE AREA DEFINED BY FLW POINTS (WGS-84)  
451007.00N0100007.00E 451008.00N0100001.20E  
451013.10N0100003.40E 451010.10N0100007.80E  
MAX ELEV AMSL 74M/242.78FT MAX ELEV AGL 25M/82.02FT  
REF AIP AD 2 LILR 2-1  
Q)LIMM/QOBXX/IV/M /A /000/999/4510N01000E005
- VI. Procedura di ingresso in circuito per pista 11:  
Entrare con una quota di 900 ft AMSL nel sottovento sinistro per pista 11 dalla ferrovia a Nord-Est dell'aeroporto e procedere in sottovento con prua 280° mantenendo una distanza minima dal campo di 0,8 NM Nord. Dopo aver lasciato il bordo sud di Castelverde virare in Base sorvolando le serre.



- VII. Divieto assoluto di entrare nell'area con raggio di 2NM dal centro dell'aeroporto durante l'attività di lancio paracadutisti.
- VIII. Divieto di accendere o mantenere accesi i motori durante la discesa dei paracadutisti.
- IX. Mantenere il costante ascolto delle comunicazioni sulla frequenza locale 119.655 per tutti gli aeromobili all'interno dell'area con raggio di 5nm dal centro della pista.

## E - DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ

### E.1 PREMESSA

Dopo aver verificato e preso atto che sussistono tutti i presupposti per l'attività di volo sull'aeroporto di Cremona "Migliaro", i piloti a bordo degli aeromobili autorizzati devono eseguire tutte le procedure al fine del regolare svolgimento dell'attività, tali procedure sono descritte nelle pagine seguenti.

Gli orari di apertura e chiusura dell'aeroporto saranno esposti nella bacheca dell'ufficio dell'aero club di Cremona e pubblicati sul sito web.

L'attività VDS non avanzata è proibita.

Le attività di paracadutismo, volo a vela, scuola PPL-A e scuola VDS al fine dell'ottenimento della qualifica di pilota avanzato, sono autorizzate secondo normative vigenti.

I contenuti elencati sono da intendersi non indicativi e non esaustivi, fatta eccezione per le prescrizioni, le procedure indicate sono da recepirsi come linee guida da seguire per un regolare e sicuro svolgimento delle attività e la loro applicazione non esonerano il pilota da alcuna responsabilità.

### E.2 PARTENZE DALL'AEROPORTO DI CREMONA "MIGLIARO"

Ogni pilota che intende pianificare una partenza dall'aeroporto di Cremona "Migliaro" deve verificare i seguenti punti:

- Accertarsi presso la segreteria dell'aero club che l'aeroporto sia aperto all'attività.
- Accertarsi di essere in possesso dei requisiti previsti al capitolo "B".
- Accertarsi di essere nella lista dei piloti autorizzati.
- Prendere visione della cartina aggiornata d'aeroporto.
- Verificare che il carburante necessario sia in quantità tale di coprire tutto il volo alternato compreso, più 45 minuti di riserva.
- Compilare il documento di MASS and BALANCE relativo all'aeromobile utilizzato.
- Eseguire i controlli prevolo.
- Prima di accendere il motore contattare Cremona Radio sulla frequenza locale 119.655Mhz per accertarsi che non vi sia il lancio paracadutisti in corso, in caso di inoperatività della biga, rimanere in

ascolto sulla medesima frequenza per ricevere le informazioni direttamente dall'aeromobile addetto ai lanci.

- Prima di lasciare il parcheggio contattare Cremona Radio e comunicare la posizione, le intenzioni e la destinazione, nel caso di mancata risposta si dovranno eseguire tutte le chiamate “all'aria”.
- Accertarsi che l'aeromobile utilizzato sia nelle condizioni previste al punto “C”.
- Verificare le condizioni meteo siano conformi al punto “D”.
- Verificare di avere tutti i requisiti al Punto “D”.
- Accertarsi che l'aeromobile che si intende utilizzare sia compreso nella lista dei velivoli autorizzati.
- Verificare che l'aeromobile da utilizzare sia disponibile e non precedentemente prenotato.
- Prendere visione del documento allegato “PROCEDURE OPERATIVE DI CONTEMPORANEITÀ LOCALE”.
- In caso di decollo da pista 10 eseguire la procedura antirumore pubblicata.
- A 5 miglia nautiche dall'aeroporto comunicare posizione, quota e la frequenza su cui si intende cambiare.

Per tutti coloro che intendono decollare dall'aeroporto di Cremona è obbligatorio prendere atto del documento “PROCEDURE OPERATIVE DI CONTEMPORANEITÀ LOCALI” in allegato.

Le operazioni di decollo al di fuori della fascia oraria di normale operatività dell'aeroporto prevedono un contributo e devono essere pre-concordate con l'aero club di Cremona ed il personale del servizio antincendio.

*Gli operatori dell'aero club di Cremona hanno l'obbligo di segnalare i trasgressori all'ente di controllo.*

### E.3 ARRIVI ALL'AEROPORTO DI CREMONA “MIGLIARO”

Ogni pilota che intende atterrare sull'aeroporto di Cremona “Migliaro” deve seguire il seguente percorso operativo:

- Avere in uso l'apparato radio con separazione 8.33Khz e transponder acceso.
- Aver soddisfatto tutti i requisiti previsti al punto “E.2”.
- Prendere visione della cartina d'aeroporto aggiornata e prendere coscienza dei circuiti di traffico.
- Contattare Cremona radio 119.655 MHz a non meno di 5 miglia nautiche prima dell'aeroporto per ottenere le istruzioni all'avvicinamento, nel caso di mancata risposta effettuare le chiamate all'aria riportando posizione, intenzioni e prossimo punto di riporto.

In caso di inoperatività della biga mantenere l'ascolto sulla medesima frequenza per avere le informazioni inerenti al lancio paracadutisti direttamente dall'aeromobile adibito al lancio.

- Durante l'attività **aviolancistica** in corso è TASSATIVO rimanere fuori zona ad almeno 2 miglia nautiche dall'aeroporto.
- Dopo aver ricevuto le istruzioni all'avvicinamento inserirsi nel circuito di sottovento **sinistro** completando i tratti di base e finale fino all'atterraggio.
- Rullare fino alla zona di parcheggio seguendo le vie di rullaggio indicate nella cartina e osservando la segnaletica di pavimentazione.
- Inserire il freno a mano.

- Eseguire i controlli di spegnimento e stazionamento con il conseguente disinserimento della chiave.
- Indossare il gilet ad alta visibilità in tutta l'Airside.
- Compilare l'apposito modulo di arrivo presso la segreteria.

Per tutti coloro che intendono interessare lo spazio aereo sull'aeroporto di Cremona per un raggio di 2 NM è obbligatorio prendere atto del documento "PROCEDURE OPERATIVE DI CONTEMPORANEITÀ LOCALI" in allegato.

Le operazioni di atterraggio al di fuori della fascia oraria di normale operatività dell'aeroporto prevedono un contributo e devono essere pre-concordate con l'aero club di Cremona ed il personale del servizio antincendio.

*Gli operatori dell'aero club di Cremona hanno l'obbligo di segnalare i trasgressori all'ente di controllo.*

## **E.4 FRASEOLOGIA RADIO**

Nel rispetto delle regole e ottenere le informazioni necessarie alla sicurezza del volo la fraseologia che si applica è quella VFR riportata in A.I.P. Italia e DOC 4444 ICAO e successivi aggiornamenti.

## **E.5 VDS**

L'aeroporto di Cremona "Migliaro" è autorizzato all'attività dei soli apparecchi VDS avanzati. La conduzione dei voli avviene in conformità alle prescrizioni del DPR 133 del 09.07.2010, disciplina del volo da diporto sportivo, con particolare riguardo all'art.9.

L'attività di volo degli apparecchi da VDS non avanzati è proibita.

## **F – ATTIVITÀ FORMATIVA**

### **F.1 PREMESSA**

Essendo la formazione ed informazione dei piloti una prescrizione, dettata sia dall'ENAC che dalle regole di sicurezza, ogni pilota prima di poter essere inserito nella lista dei soci piloti dell'aero club di Cremona deve effettuare un iter formativo articolato come segue.

### **F.2 FORMAZIONE E INFORMAZIONE SULLE PROCEDURE**

Ogni pilota socio dell'aero club di Cremona deve prendere visione del presente documento, di tutti i suoi allegati.



#### **G.1.4 ELENCO AEROMOBILI AUTORIZZATI**

La lista degli aeromobili autorizzati dall'aero club di Cremona dovrà essere disponibile presso gli ufficio dello stesso.

#### **G.1.5 DIRITTI DI ACCESSO ALLA DOCUMENTAZIONE**

Le schede piloti e le schede degli aeromobili saranno a disposizione degli organi di vigilanza e controllo descritti al punto “A4”, tutte le altre figure non sono autorizzate alla consultazione degli elenchi, salvo autorizzazione concessa dal presidente dell'aero club.

#### **G.1.6 REVISIONE DELLA DOCUMENTAZIONE**

Le schede piloti e le schede aeromobili saranno aggiornate dalla segreteria dell'aero club di Cremona con cadenza annuale oppure in occasione di oggettive variazioni.

L'elenco piloti e l'elenco degli aeromobili autorizzati saranno aggiornati ogni qualvolta il presidente e/o il consiglio dell'aero club introducono variazioni significative.

#### **G.1.7 CONSERVAZIONE DEI DOCUMENTI**

Le schede piloti eliminate o superate dovranno essere conservate per una durata di anni cinque.

Le schede aeromobili eliminate o superate dovranno essere conservate per anni cinque.

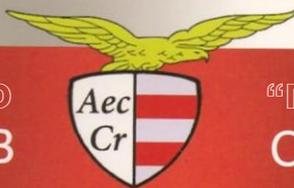
Le liste dei piloti autorizzati e degli aeromobili autorizzati dovranno essere conservate per anni cinque.

I documenti possono essere conservati anche in formato elettronico (con obbligo di backup) e quindi non avere copia cartacea.

La conservazione verrà eseguita in rispetto all'attuale normativa riguardante la privacy.

#### **G.1.8 RESPONSABILITÀ GESTIONALE DELLA DOCUMENTAZIONE**

La responsabilità gestionale della documentazione è della segreteria dell'aero club di Cremona o delegato la quale aggiorna, ritira e sostituisce la documentazione superata.



## H – INFORMAZIONI AEROPORTUALI

1	LILR	CREMONA / Migliaro	
	Indicatore di località Location indicator	Nome dell'Aeroporto Aerodrome name	
	L'indicatore di località non può essere usato nel gruppo indirizzo dei messaggi trasmessi sulla rete del servizio fisso delle telecomunicazioni Aeronautiche (AFTN)	Location indicator cannot be used in the address component of messages transmitted over Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN)	

**WARNING:** Vedi limitazioni A.I.P. di cui alla pagina AD 1.4-1

See limitations detailed in A.I.P. AD 1.4-1

### 2 DATI AMMINISTRATIVI E GEOGRAFICI DELL'AEROPORTO

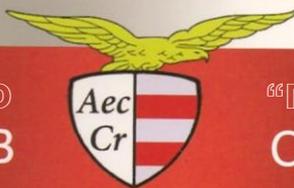
### AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	<b>Coordinate ARP</b> 45°10'03,78"N 010°00'13.54"E	<b>ARP coordinates</b> 45°10'03,78"N 010°00'13.54"E
2	<b>Direzione e distanza dalla città</b> 2.16 NM NNW Cremona	<b>Direction and distance from city</b> 2.16 NM NNW Cremona
3	<b>Elevazione/Temperatura di riferimento</b> 161 FT / NIL	<b>Elevation/Reference temperature</b> 161 FT / NIL
4	<b>Variazione magnetica/Variazione annuale</b> NIL	<b>Magnetic variation/Annual change</b> NIL
5	<b>Autorità amministrativa aeroportuale</b> ENAC – Direzione Territoriale Lombardia Aeroporto “Enrico Forlanini” 20090 Linate Tel +39 02 74852952 Fax +39 02 7560264 e-mail: lombardia.ap@enac.gov.it <b>Esercente</b> Aero club Cremona a.s.d. Tel. +39 0372 560895; mob.: +39 3515079340 <b>Autorità ATS</b> NIL	<b>Aerodrome administration authority</b> ENAC – D.A. Lombardia Aeroporto “Enrico Forlanini” 20090 Linate Tel +39 02 74852952 Fax +39 02 7560264 e-mail: lombardia.ap@enac.gov.it <b>Aerodrome operator</b> Aero club Cremona a.s.d. Tel. +39 0372 560895; mob.: +39 3515079340 <b>ATS authority</b> NIL
6	<b>Tipo di traffico consentito (IFR/VFR)</b> VFR	<b>Type of traffic permitted (IFR/VFR)</b> VFR
7	<b>Note</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

### 3 ORARIO DI SERVIZIO

### OPERATIONAL HOURS

1	<b>Amministrazione aeroportuale</b> Dall'ultima domenica di Marzo all'ultimo sabato di Ottobre: - da mercoledì a domenica dalle 07:00 alle ore 17:00 LT - sabato e domenica dalle 07:00 alle 18:00 LT Dall'ultima domenica di Ottobre all'ultimo sabato di Marzo: - Dal mercoledì al venerdì dalle 08:00 alle 16:00 LT - Sabato e domenica dalle 08:00 alle 17:00 LT Lunedì e martedì CHIUSO.	<b>Aerodrome Administration</b> From last Sunday of March to the last Saturday of October: - from Wednesday to Sunday from 07:00 to 17:00 LT - Saturday and Sunday from 07:00 to 18:00 LT From last Sunday of October to the last Saturday of March: - From Wednesday to Friday from 08:00 to 16:00 LT - Saturday and Sunday from 08:00 to 17:00 LT Monday and Tuesday CLOSED.
2	<b>Dogana e immigrazione</b> NIL	<b>Customs and immigration</b> NIL



3	<b>Servizio sanitario</b> NIL	<b>Health and sanitation</b> NIL
4	<b>AIS Briefing office</b> H24 ARO CBO MILANO	<b>AIS Briefing office</b> H24 ARO CBO MILANO
5	<b>ARO</b> H24 ARO CBO MILANO	<b>ARO</b> H24 ARO CBO MILANO
6	<b>METEO</b> H24 ARO CBO MILANO	<b>METEO</b> H24 ARO CBO MILANO
7	<b>ATS</b> NIL	<b>ATS</b> NIL
8	<b>Rifornimento</b> Dall'ultima domenica di Marzo all'ultimo sabato di Ottobre: - da mercoledì a domenica dalle 07:00 alle ore 17:00 LT - sabato e domenica dalle 07:00 alle 18:00 LT Dall'ultima domenica di Ottobre all'ultimo sabato di Marzo: - Dal mercoledì al venerdì dalle 08:00 alle 16:00 LT - Sabato e domenica dalle 08:00 alle 17:00 LT Lunedì e martedì CHIUSO.	<b>Fuelling</b> From last Sunday of March to the last Saturday of October: - from Wednesday to Sunday from 07:00 to 17:00 LT - Saturday and Sunday from 07:00 to 18:00 LT From last Sunday of October to the last Saturday of March: - From Wednesday to Friday from 08:00 to 16:00 LT - Saturday and Sunday from 08:00 to 17:00 LT Monday and Tuesday CLOSED
9	<b>Handling</b> NIL	<b>Handling</b> NIL
10	<b>Servizi di sicurezza</b> NIL	<b>Security</b> NIL
11	<b>De-icing</b> NIL	<b>De-icing</b> NIL
12	<b>Note</b> 1) AROCBO MILANO: vedi GEN 3.1	<b>Remarks</b> 1) AROCBO MILANO: see GEN 3.1

4 **SERVIZI DI SUPPORTO ED ATTREZZATURE**

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	<b>Attrezzatura di carico e scarico merci</b> NIL	<b>Cargo-handling facilities</b> NIL
2	<b>Tipi di carburante/Olio</b> JET A1, AVGAS 100LL, BENZINA VERDE / NIL	<b>Fuel/Oil types</b> JET A1, AVGAS 100LL, UNLEADED GASOLINE / NIL
3	<b>Capacità di rifornimento</b> NIL	<b>Fuelling capacity</b> NIL
4	<b>Sistema de-icing</b> NIL	<b>De-icing facilities</b> NIL
5	<b>Hangar per aeromobili in transito</b> O/R	<b>Hangar space for visiting aircraft</b> O/R
6	<b>Servizio riparazioni per aeromobili in transito</b> NIL	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b> NIL
7	<b>Note</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

5 **SERVIZI PER I PASSEGGERI**

PASSENGER FACILITIES



1	<b>Alberghi</b> In città	<b>Hotels</b> In town
2	<b>Ristoranti</b> Ristorante, bar, tel.: +39 037237881, mob.: +39 3290691041	<b>Restaurants</b> Restaurant, bar, tel.: +39 037237881, mob.: +39 3290691041
3	<b>Trasporti</b> Taxi O/R	<b>Transportation</b> Taxi O/R
4	<b>Servizio medico</b> NIL	<b>Medical facilities</b> NIL
5	<b>Banca e ufficio postale</b> NIL	<b>Bank and Post office</b> NIL
6	<b>Ufficio turistico</b> NIL	<b>Touristic office</b> NIL
7	<b>Note</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

6 **SERVIZI ANTINCENDIO E DI SOCCORSO.**

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	<b>Categoria servizio antincendio aeroportuale</b> Presidio antincendio	<b>Aerodrome category for fire fighting</b> Fire fighting support
2	<b>Equipaggiamento per il soccorso</b> NIL	Rescue equipment NIL
3	<b>Rimozione aeromobili in difficoltà</b> NIL	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b> NIL
4	<b>Note</b> Il servizio antincendio è fornito dal locale Aero Club in accordo con regolamento ENAC "Disciplina generale della protezione antincendio per aeroporti di aviazione generale ed aviosuperfici". Il servizio è operativo nei giorni e negli orari di apertura.	<b>Remarks</b> Fire fight service assured by local Aero Club in accordance with ENAC regulation "Disciplina generale della protezione antincendio per aeroporti di aviazione generale ed aviosuperfici". Firefight service is operational on opening days and hours.

7 **DISPONIBILITA' STAGIONALE E SISTEMI DI PULITURA PISTE**

SEASONAL AVAILABILITY AND CLEARING

1	<b>Equipaggiamenti di pulitura</b> NIL	<b>Types of clearing equipment</b> NIL
2	<b>Priorità</b> NIL	<b>Clearance priorities</b> NIL
3	<b>Note</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

8 **DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO ED ALLE ALLE PIAZZOLE PROVA**

APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	<b>Superficie e resistenza dell'area di stazionamento</b> NIL	<b>Apron surface and strength</b> NIL
2	<b>Larghezza, superficie e resistenza delle TWY</b> NIL	<b>TWY width, surface and strength</b> NIL
3	<b>Localizzazione/Elevazione ACL</b> NIL	<b>ACL location/Elevation</b> NIL



4	<b>Punto di controllo VOR/INS</b> NIL / NIL	<b>VOR/INS checkpoints</b> NIL / NIL
5	<b>Note</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA E SISTEMI DI CONTROLLO E  
SEGNALAZIONE

SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM  
AND MARKINGS

1	<b>Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili</b> NIL	<b>Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands</b> NIL
2	<b>Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY</b> NIL	<b>RWY and TWY markings and lights</b> NIL
3	<b>Barre d'arresto</b> NIL	<b>Stop bars</b> NIL
4	<b>Note</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

10 OSTACOLI AEROPORTUALI

AERODROME OBSTACLES

Nelle aree di avvicinamento e decollo In approach and take off areas			Nell'area di circuitazione e all'interno dell'aerodromo In circling area and at aerodrome		Note Remarks
1			2		3
RWY e Area interessata RWY and Area affected	Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Markings and Lights	Coordinate Coordinates	Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Marking and Lights	Coordinate Coordinates	
a	b	c	a	b	
NIL	NIL	NIL	Alberi / Trees 72 m (236 ft) AMSL	All'interno / Within 45°10'08"N 010°00'01"E 45°10'07"N 010°00'07"E 45°10'10"N 010°00'08"E 45°10'13"N 010°00'03"E	NIL

11 INFORMAZIONI METEOROLOGICHE

METEOROLOGICAL INFORMATION

1	<b>Ufficio METEO di riferimento</b> NIL	<b>Associated MET office</b> NIL
2	<b>Orario di servizio</b> NIL	<b>Hours of service</b> NIL

3	<b>Ufficio responsabile preparazione TAF/Periodo di validità</b> NIL / NIL	<b>Office responsible for TAF preparation/Period of validity</b> NIL / NIL
4	<b>Tipo di previsione per l'atterraggio/Intervallo di emissione</b> NIL / NIL	<b>Type of landing forecast/Interval of issuance</b> NIL / NIL
5	<b>Briefing e consultazione fornita</b> ARO CBO MILANO, telefono	<b>Briefing and consultation provided</b> ARO CBO MILANO, telephone

6	<b>Documentazione di volo/Lingua usata</b> Carte testi in linguaggio chiaro abbreviato IT, EN	<b>Flight documentation/Language used</b> Charts, abbreviated plain language texts IT, EN
7	<b>Carte e documentazione disponibili per consultazione</b> P, W, SLW	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> P, W, SLW
8	<b>Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione</b> Telephone	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Telephone
9	<b>Enti ATS destinatari delle informazioni</b> NIL	<b>ATS units provided with information</b> NIL
10	<b>Informazioni climatologiche e informazioni supplementari</b> ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1	<b>Climatological information and additional information</b> ARO CBO MILANO: see GEN 3.1

12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designazione NR RWY Designation	QTE	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates	THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
10	104°	795 x 29	LCN 50 ASPH	N45°10'07.77" E009°59'54.00"	NIL / NIL
28	284°	795 x 29	LCN 50 ASPH	N45°10'3.37" E10°00'20.44"	NIL / NIL
Designazione NR RWY Designation	Pendenza di RWY-SWY Slope	Dimensioni SWY SWY dimension (M)	Dimensioni CWY CWY dimension (M)	Dimensioni strip strip dimension (M)	Dimensioni RESA RESA dimension (M)
1	7	8	9	10	11
10	NIL	NIL	NIL	NIL	100x30
28	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

Designazione NR RWY Designation	OFZ Obstacle free zone (OFZ)	Note Remarks
1	12	13
10	NIL	DTHR 50 mt.
28	NIL	NIL

13 **DISTANZE DICHIARATE**

DECLARED DISTANCES

Designazione RWY RWY designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
10	795	795	795	795
28	750	750	795	795

14 **LUCI DI AVVICINAMENTO E LUCI PISTA**

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY ID	AVVICINAMENTO APPROACH			THR	VASIS	PAPI	MEHT (M)	TDZ
	Tipo Type	Lunghezza Length (M)	Intensità Intensity	Colore Colour				Lunghezza Length (M)
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5
10	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
28	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

RWY ID	ASSE CENTRALE PISTA RCL				BORDO PISTA RWY EDGE			
	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
10	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
28	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

RWY ID	FINE PISTA RWY END	SWY		RTIL	CGL	Note Remarks
	Colore Colour	Lunghezza Length (M)	Colore Colour			
1	8	9.1	9.2	10	11	12
10	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
28	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

15 **ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA**

OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari NIL	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL
---	--	---



2	<b>Localizzazione LDI e luci</b> <b>Localizzazione anemometro e luci</b> LDI: NIL Anemometro: NIL	<b>LDI location and lights</b> <b>Anemometer location and lights</b> LDI: NIL Anemometer: NIL
3	<b>Illuminazione bordo e asse centrale TWY</b> NIL	<b>TWY edge and centre line lighting</b> NIL
4	<b>Alimentatore secondario/Tempo di intervento</b> NIL	<b>Secondary power supply/Switch over time</b> NIL
5	<b>Note</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

16 AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI

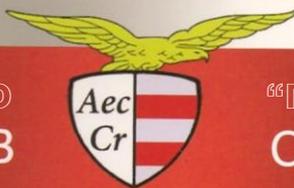
HELICOPTERS LANDING AREA

1	<b>Posizione</b> 45° 10' 01" N 10° 00' 24" E	<b>Position</b> 45° 10' 01" N 10° 00' 24" E
2	<b>Elevazione</b> 161 Ft.	<b>Elevation</b> 161 Ft.
3	<b>Dimensioni, superficie, resistenza, segnaletica</b> Dimensioni: 20 M Surface: Conglomerato cementizio Resistenza: NIL Segnaletica: "H" Bianca cerchiata di giallo e striscia bianca di bordo piazzola.	<b>Dimensions, surface, strength, marking</b> Dimensions. 20 M Surface: Concrete conglomerate Strenght: NIL Marking: White "H" circled with yellow and white edge marking
4	<b>Orientamento</b> 28 night / 28 - 10 day	<b>Bearing</b> 28 night / 28 - 10 day
5	<b>Distanze dichiarate</b> NIL	<b>Declared distances</b> NIL
6	<b>Luci</b> Luci arancioni di bordo; proiettori radenti a luce bianca; Visual Approach Slope Indicator. Triplo click sui 120.975 Mhz	<b>Lighting</b> Orange edge lights; white surface floodlights; Visual slope indicator. Triple click on 120.975 Mhz
7	<b>Note</b> Riservata ai mezzi di soccorso ed emergenza. Giorno e notte	<b>Remarks</b> Emergency and rescue reserved. Day and night

17 SPAZIO AEREO ATS

ATS AIRSPACE

Designatore e limiti laterali Designation and lateral limits	Limiti verticali Vertical limits	Classificazione dello spazio aereo Airspace classification	Nominativo dell'unità ATS Lingua ATS unit call sign Language	Altitudine di transizione Transition altitude	Note Remarks
1	2	3	4	5	6
NIL	NIL	G	NIL	NIL	WI Milano FIR



18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE ATS

ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servizio Service	Nominativo Call sign	Frequenza MHZ Frequency MHZ	Orario Operational hours	Note Remarks
1	2	3	4	5
NIL	NIL	NIL	NIL	La frequenza 119.655 MHZ è assegnata per esigenze dell'Aviazione Generale e per l'Aero club, tale Frequenza non deve essere usata per scopi ATS. Frequency 119.655 MHZ assigned for General Aviation needs and Aero club, such frequency must not be used for ATS purposes.

19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATTERRAGGIO

RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/VOR)	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

20 REGOLAMENTI DEL TRAFFICO LOCALE

LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

1	<b>Uso preferenziale delle piste</b> NIL	<b>Runway preferential use</b> NIL
2	<b>Apron</b> NIL	<b>Apron</b> NIL
3	<b>Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio</b> NIL	<b>Special rules for taxiway use</b> NIL
4	<b>Procedure speciali applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO).</b> NIL	<b>Aircraft special procedures in reduced visibility conditions (AWO).</b> NIL
5	<b>Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario</b> NIL	<b>Special operational practice for minimum RWY occupancy</b> NIL
6	<b>Restrizioni locali ai voli</b> Manovre acrobatiche proibite	<b>Local flight restrictions</b> Aerobatics maneuvers prohibited
7	<b>Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale</b> NIL	<b>Provisions for general aviation aircraft</b> NIL

21 PROCEDURE ANTIRUMORE

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1	<b>Generalità</b> NIL	<b>General</b> NIL
---	--------------------------	-----------------------



2	<b>Usò delle piste</b> Procedura antirumore RWY10: dopo il decollo prua 100° fino a 200 Ft QFE, quindi virare a sinistra per 050° fino a 500 Ft; quindi virare a destra per 100° mantenendo 500 Ft per un minuto.	<b>Use of RWY</b> Noise abatement procedure for RWY 10: after take off proceed on heading 100° until passing 200 FT QFE, then turn left to 050° until 500 FT; then turn right heading 100° maintaining 500 Ft for 1 minute.
3	<b>Restrizioni al suolo</b> NIL	<b>Ground restrictions</b> NIL
4	<b>Attività addestrativa</b> NIL	<b>Training activity</b> NIL

22 PROCEDURE DI VOLO

FLIGHT PROCEDURES

1	<b>Generalità</b> NIL	<b>General</b> NIL
2	<b>Procedure per i voli IFR</b>	<b>Procedures for IFR flights</b>
2.1	<b>Informazioni generali</b> Non sono consentite operazioni IFR	<b>General informations</b> No IFR operations are permitted
3	<b>Procedure radar</b> NIL	<b>Radar procedures</b> NIL

4	<b>Procedure per i voli VFR</b>	<b>Procedures for VFR flights</b>
4.1	<b>Informazioni generali</b> NIL	<b>General information</b> NIL
4.2	<b>Attività di circuito</b> Circuito di traffico standard, 700 FT QFE	<b>Circuit activity</b> Standard traffic circuit, 700 FT QFE
4.3	<b>Arrivi</b> <b>Procedura di ingresso in circuito per pista 10:</b> Entrare con una quota di 900 ft AMSL nel sottovento sinistro per pista 10 dalla ferrovia a Nord-Est dell'aeroporto e procedere in sottovento con prua 280° mantenendo una distanza dal campo di 0,8 NM Nord, dopo aver lasciato il bordo sud di Castelverde virare in Base sorvolando le serre.	<b>Arrivals</b> <b>Entry traffic Runway 10:</b> Joint left downwind 10 at 900 ft AMSL from Railroad at North-East of the field and proceed downwind with heading 280° maintaining 0.8 NM north of the field, after Castelverde town southern border turn to base overflying greenhouses.
4.4	<b>Partenze</b> NIL	<b>Departures</b> NIL
4.5	<b>Sorvoli</b> NIL	<b>Overflying</b> NIL
4.6	<b>VFR Speciale</b> NIL	<b>Special VFR</b> NIL
4.7	<b>VFR notturno</b> Operazioni consentite solo per voli HEMS, solo per atterraggi/decolli su relativa piazzola elicotteri.	<b>Night VFR</b> Operations allowed for the exclusive use of HEMS flights for landing/take-off on helicopter landing area only.
4.8	<b>Attività addestrativa</b> NIL	<b>Training activity</b> NIL



23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE

ADDITIONAL INFORMATION

NIL	NIL
-----	-----

24 CARTE RELATIVE ALL'AEROPORTO DI CREMONA/Migliaro

CHARTS RELATED TO CREMONA/Migliaro AERODROME

Carte - Charts	Pagine - Pages
<b>Aerodrome Landing Chart</b>	AIP 2 LILR 2-1

## I - SICUREZZA

### I.1 ACCESSI

#### **Procedura di accesso delle persone nelle aree riservate alle operazioni di volo (AIRSIDE).**

L'accesso alle aree riservate alle operazioni di volo è vietato a chiunque non sia:

- Ispettore / funzionario ENAC.
- Forze dell'ordine.
- Titolari di licenza o attestato di volo autorizzati dall'aero club di Cremona.
- Passeggeri / visitatori accompagnati da pilota o incaricato dell'aero club.
- Personale e soci aero club.
- Fornitori di beni e servizi autorizzati, rientrano in tale categoria, a titolo di esempio, i tecnici per l'installazione o riparazione di impianti; personale di imprese edili; fornitori di materiali, etc.

#### **Procedure di accesso automezzi nelle aree riservate alle operazioni di volo.**

L'accesso alle aree riservate alle operazioni di volo è vietato a tutti i mezzi tranne:

- Automezzi ENAC
- Automezzi di soccorso ed emergenza
- Automezzi in attività di manutenzione accreditati da ENAC o Aero Club secondo specifiche procedure nel rispetto della sicurezza aeroportuale
- Automezzi dell'Aero Club forniti di radio VHF con l'obbligo di ascolto sulla frequenza dei 119.655 MHz per non ostacolare in nessun modo o causare pericolo alle normali operazioni degli aeromobili.

Gli automezzi autorizzati con motore a scoppio dovranno obbligatoriamente essere equipaggiati con dispositivo rompi fiamma, lampeggiante arancione e adeguata copertura assicurativa.

### I.2 MISURE DI SICUREZZA

Tutti i soggetti che svolgono attività di volo o che hanno la gestione di aree di parcheggio, devono assicurare che gli aeromobili, quando non utilizzati, siano chiusi a chiave e che le stesse siano custodite in un luogo sicuro, accessibile soltanto alle persone autorizzate. Per gli aeromobili in manutenzione o altri che non possono essere chiusi a chiave (es. velivoli storici senza cappotte o porte) l'esercente deve applicare misure equivalenti.

### I.3 SEGNALETICA ORIZZONTALE

Gli aeromobili che si apprestano a lasciare la pista dovranno rispettare la segnaletica sulla pavimentazione (markings), nel caso in cui questa fosse deteriorata o per qualsiasi motivo poco visibile il pilota dopo la segnaletica orizzontale gialla di (posizione d'attesa pista) "pista libera" è tenuto ad informare via radio la biga, la quale invierà immediatamente un addetto (marshaller) dotato di giubbino ad alta visibilità che guiderà l'aeromobile verso il parcheggio più idoneo. Le procedure di sicurezza aeroportuali prevedono controlli regolari al fine di ripristinare eventuali carenze nella segnaletica; quando queste non possono essere

ripristinate in tempi brevi, i piloti verranno informati per tempo e guidati da personale qualificato al fine del regolare e sicuro svolgimento delle operazioni.

#### **I.4 SICUREZZA DEL LAVORO**

Tutti i soggetti che operano sull'aeroporto di Cremona “Migliaro” scalo devono assicurare l'osservanza da parte dei propri dipendenti delle disposizioni legislative in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro (D. Lgs. 81/2008) anche nell'eventualità di affidamento di lavori ad imprese appaltatrici e/o a lavoratori autonomi.

Tutti gli operatori devono assicurare l'osservanza del D.M. 10/3/98 in materia di prevenzione incendi e gestione emergenze, con particolare riguardo a:

- Azioni da mettere in atto in caso di emergenza
- Procedure di evacuazione
- Richiesta intervento dei VV.F, Polizia, Servizi Sanitari
- Misure per l'assistenza di persone diversamente abili

#### **I.5 TUTELA AMBIENTE**

L'operatore è l'unico responsabile, in sede civile e penale, dell'attuazione delle norme vigenti in materia di tutela ambientale ed antinquinamento, impegnandosi ad ottenere tutte le eventuali autorizzazioni necessarie all'esercizio dell'attività.

L'operatore sarà altresì responsabile per eventuali episodi di inquinamento derivanti dalla propria attività, dalle attività di terzi da lui coordinati, o dalla gestione degli spazi assegnati e delle relative pertinenze, rispetto ai quali si impegna ad eseguire tutti i necessari interventi di bonifica e ripristino.

Questi saranno sempre preventivamente concordati con gli enti di controllo competenti.

L'operatore s'impegna a tenere indenne l'aero club di Cremona a.s.d. da pretese o richieste da chiunque formulate, e a risarcire le parti lese per tutti i danni subiti. Gli spazi e le relative pertinenze dovranno essere restituiti all'aero club di Cremona e alla proprietà privi da ogni forma di inquinamento, fornendo eventuale idonea documentazione.

#### **I.6 GESTIONE EMERGENZE**

Lo svolgimento del servizio di soccorso e contrasto agli incidenti si applica nel rispetto al Decreto del Ministero dell'Interno 23 settembre 2011 e allegato 1.

##### **DEFINIZIONI:**

Per allarme si intende una condizione caratterizzata da circostanze nelle quali, pur non ricorrendo i presupposti propri dello stato di emergenza, si ha motivo di ritenere imminente o probabile il verificarsi di una situazione di emergenza.

Per emergenza si intende una condizione in cui un aeromobile ha, o si sospetta che abbia, difficoltà tali da far sussistere il pericolo che avvenga un incidente.

Per incidente si intende la condizione in cui un aeromobile, a causa di un avvenimento connesso con l'impiego dello stesso, subisce danni e/o una o più persone riportano lesioni, all'interno dell'area aeroportuale o nelle immediate vicinanze dell'Aeroporto.

## **PROCEDURA**

### **Allarme:**

Alla notifica dello Stato di Allarme i soggetti interessati si pongono in una condizione di allerta, in ascolto radio sulla frequenza 119.655 Mhz vigilando sugli sviluppi degli eventi e predisponendosi ad intervenire.

### **Emergenza:**

Le azioni da intraprendere hanno l'obiettivo fondamentale di attuare tutte le misure necessarie per ridurre i tempi d'intervento nel caso in cui l'evento degeneri in stato di incidente, l'aero club preavverte i servizi di soccorso esterni ed attiva i servizi aeroportuali di pronto intervento e soccorso.

### **Incidente:**

Qualora invece dagli stati di allarme o emergenza ne consegue un incidente, le azioni da intraprendere sono finalizzate a minimizzare gli effetti dell'incidente, con particolare riguardo al salvataggio delle vite umane e al rapido ristabilimento delle condizioni d'operatività aeroportuale. Vengono così attivati i servizi aeroportuali di pronto intervento, informati tempestivamente i servizi di soccorso del territorio, data tempestiva comunicazione alle autorità di polizia, all'ENAC (tramite sistema eE-mor) e all'ANSV.

Qualora dagli stati di allarme e/o di emergenza non sia scaturita nessuna conseguenza, ovvero ad emergenza risolta, si dichiara la fine del relativo stato e si procede con il ripristino dell'operatività aeroportuale.

Per il ripristino delle normali attività l'Aero club di Cremona effettuerà apposita verifica della pista, raccordi e piazzale. In caso di esito favorevole, l'aero club di Cremona comunicherà agli operatori aeroportuali la ripresa delle operazioni di volo e di terra.

## I.7 SEGNALAZIONE EVENTI

Ad ottemperare alla circolare ENAC GEN-01E del 28/12/2021 e al regolamento Europeo 376/2014, codesto Aero Club dispone e applica l'obbligo di segnalazione degli eventi, inconvenienti e incidenti con sistema Eccairs2.

ECCAIRS 2 è il nuovo sistema di occurrence reporting europeo, sviluppato da EASA su mandato della Commissione Europea che sostituisce definitivamente il sistema eE-MOR.

L'aero Club di Cremona in qualità di gestore è soggetto, nell'esercizio delle rispettive funzioni, all'obbligo di segnalazione all'ENAC e ANSV degli eventi aeronautici come da Allegato I e II al D.Lgs. n. 213/2006.

### TEMPISTICA E SEGNALAZIONE EVENTI

I soggetti identificati al paragrafo 5 della circolare ENAC GEN 01-B devono segnalare all'ENAC gli eventi la cui tipologia rientri nell'elenco di cui all'Allegato I e II del D. Lgs. n. 213/2006, che non sia classificabile quale inconveniente grave, entro 72 ore dal momento in cui l'evento viene rilevato.

Tutti gli **incidenti e gli inconvenienti gravi** devono essere notificati immediatamente all'ANSV e all'ENAC secondo la metodologia prevista per tale notifica. La funzione della notifica è quella di informare l'autorità dell'accaduto; per tale ragione deve essere inviata anche se non si dispone di tutti gli elementi previsti ovvero se questi sono ancora provvisori.

A meno che circostanze eccezionali lo impediscano, in caso di incidente la notifica deve essere fatta prima che l'aeromobile (o il suo relitto) venga spostato.

Gli elementi già trasmessi per le segnalazioni obbligatorie, se non completi o provvisori, dovranno essere integrati da una comunicazione che ha lo scopo di fornire una più esaustiva e/o definitiva descrizione dell'accadimento.

### MODALITA' DI SEGNALAZIONE OBBLIGATORIA DEGLI EVENTI

La segnalazione deve avvenire tramite il personale incaricato dall'Aero Club di Cremona il quale dovrà obbligatoriamente accreditarsi per l'accesso alla piattaforma online ECCAIRS2, ed in caso di incidente dovrà raccogliere più informazioni possibili dai fatti e da eventuali testimoni.

Il personale incaricato a tali segnalazioni è il seguente:

- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

### Metodi di Trasmissione:

- a) Trasmissione online tramite piattaforma ECCAIRS 2 da parte di soggetto incaricato dall'Associazione.
- b) Segnalazione spontanea online da parte di soggetto privato tramite la piattaforma ECCAIRS 2.
- b) Telefonata al numero telefonico ANSV 06 820 78207 da effettuarsi non oltre 60 minuti dall'incidente (obbligatoria).
- c) Invio modulo di segnalazione ANSV come allegato all'indirizzo di posta [safety.info@ansv.it](mailto:safety.info@ansv.it) oppure tramite fax ai numeri 06 827 3672 / 06 827 3822.

Tali segnalazioni dovranno essere obbligatoriamente trasmesse tempestivamente all'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (ANSV) in base al regolamento UE 996/2010 e al D.L.GS. 14/01/2013 n.18.

### DEFINIZIONI

**EVENTO** (rif. Decreto Legislativo n. 213/2006): qualsiasi interruzione operativa, difetto, guasto o altra situazione irregolare che abbia o possa aver influito sulla sicurezza del volo e che non abbia causato un incidente o un inconveniente grave.

**INCIDENTE** (rif. Regolamento UE n. 996/2010): un evento, associato all'impiego di un aeromobile che, nel caso di un aeromobile con equipaggio, si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, si verifica tra il momento in cui l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema propulsivo principale viene spento, nel quale:

- a) una persona riporti lesioni gravi o mortali per il fatto di:
  - essere dentro l'aeromobile; oppure
  - venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso; oppure
  - essere direttamente esposta al getto dei reattori, fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute a cause naturali, siano auto inflitte o procurate da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori 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 anti scorrimento, 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.

**INCONVENIENTE GRAVE** (rif. Regolamento UE n. 996/2010): 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.

NOTA:

Le linee guida per la classificazione degli eventi aeronautici sono contenute nell'allegato **K.5**.

## J – ELISUPERFICIE

### J.1 UTILIZZO DELL'ELISUPERFICIE

L'aeroporto di Cremona ospita sul suo sedime un'elisuperficie sia diurna che notturna adibita alle emergenze. L'operabilità notturna e diurna ai servizi di emergenza non essendo interessata da attività significativa ai sensi del DM 01.02.06 articolo 14 non prevede l'istituzione di un servizio antincendio.

L'attivazione delle luci pista è a cura dei piloti di elicottero tramite doppio click con il push-to-talk sulla frequenza 120.975 MHz.

#### **Direzione di atterraggio e decollo:**

- Atterraggi notturni 28
- Atterraggi e decolli diurni 28/10
- Decolli notturni 28/10

### J.2 SICUREZZA ELISUPERFICIE

Tutti gli automezzi di servizio, le persone, gli aeromobili di aviazione generale e soprattutto i velivoli ultraleggeri non devono sostare o attraversare l'area di sicurezza (safety area) dell'elisuperficie allo scopo di non essere interessati dalla wake turbulence, di non intralciare le normali operazioni di atterraggio e decollo degli elicotteri. Nell'area di sicurezza non deve essere presente nessun ostacolo.

Nel caso in cui un qualsiasi aeromobile, automezzo o persona si dovesse trovare nelle vicinanze dell'elisuperficie durante il previsto arrivo o decollo di un elicottero sarà prontamente avvisato di lasciare libera l'area.

#### **I sistemi di avviso previsti sono:**

- Via radio sulla frequenza dei 119.655 Mhz (quando applicabile).
- Tramite avviso del personale addetto alla sicurezza.
- Tramite voce o megafono dalla biga.
- L'accensione delle luci della piazzola è avviso inequivocabile di arrivo o decollo di un elicottero.

### PROCEDURA DI CONTEMPORANEITA' TRA ELISUPERFICIE E PISTA PRINCIPALE

Vedi documento allegato.

### STATO DELLA CERTIFICAZIONE ENAC

- |                           |            |                |            |
|---------------------------|------------|----------------|------------|
| - Data rilascio:          | 06/10/2019 | Data scadenza: | 06/10/2025 |
| - Data richiesta rinnovo: | --/--/---- | Status:        | Operativa. |

### J.3 INFORMAZIONI ELISUPERFICIE

#### DATI PRINCIPALI

Denominazione	AERO CLUB DI CREMONA
Tipologia	elisuperficie
Indirizzo	Via dell'Aeroporto s.n.
Cap.	26100
Città	Cremona
Telefono	+39 0372 560895
Whatsapp	+39 351 507 9340
Provincia	Cremona
Regione	Lombardia
Direzione Operazioni	
Direzione Territoriale	Milano Linate
Gestore	Antonello Sozzi
Secondo gestore	dato non presente
Telefono gestore	+39 335 8370075
Nulla osta questura di	Cremona
Rilasciato il	08-06-2011
Data inizio gestione	20-12-2011
Durata gestione	illimitata
Scadenza disponibilità area	Dato non presente
Operatività	Diurna / Notturna
Ente di pubblica sicurezza	Dato non presente

#### CARATTERISTICHE TECNICHE

Localizzazione	Al suolo
Coordinate (sessagesimali)	45°10'01"N - 10°00'24"E
Coordinate (centesimali)	Dato non presente
Altitudine s.l.m. (metri/ft)	49 m / 161 ft
Orientamento	28 night / 28-10 day
Dimensione piazzola	Diametro m 20
Pavimentazione	cls
Classificazione	Dato non presente

### ATTIVITÀ DICHIARATE

Trasporto pubblico	no
Elisoccorso	si
Aero scolastica	no
Turistica	si
Lavoro aereo	no
Privata	no
Protezione civile	si
Corpo forestale	no
Paracadutismo	no
Volo a vela	no
VDS	no

### AUTORIZZAZIONI ALL'USO ELISUPERFICIE

Sede di Base operativa HEMS	no
A servizio di destinazione Sanitaria	no
In elevazione	no
Con operatività notturna	si
Sede di base operativa per attività di Trasporto Pubblico	no
Sede di Base operativa per attività aero scolastica	no

### AUTORIZZAZIONI ALL'USO AVIOSUPERFICIE

Per attività di trasporto pubblico	no
Base operativa per attività aero scolastica	no

### AUTORIZZAZIONI ALL'USO IDROSUPERFICIE

Per attività di trasporto pubblico	no
Base operativa per attività aero scolastica	no

### ALTRI DATI

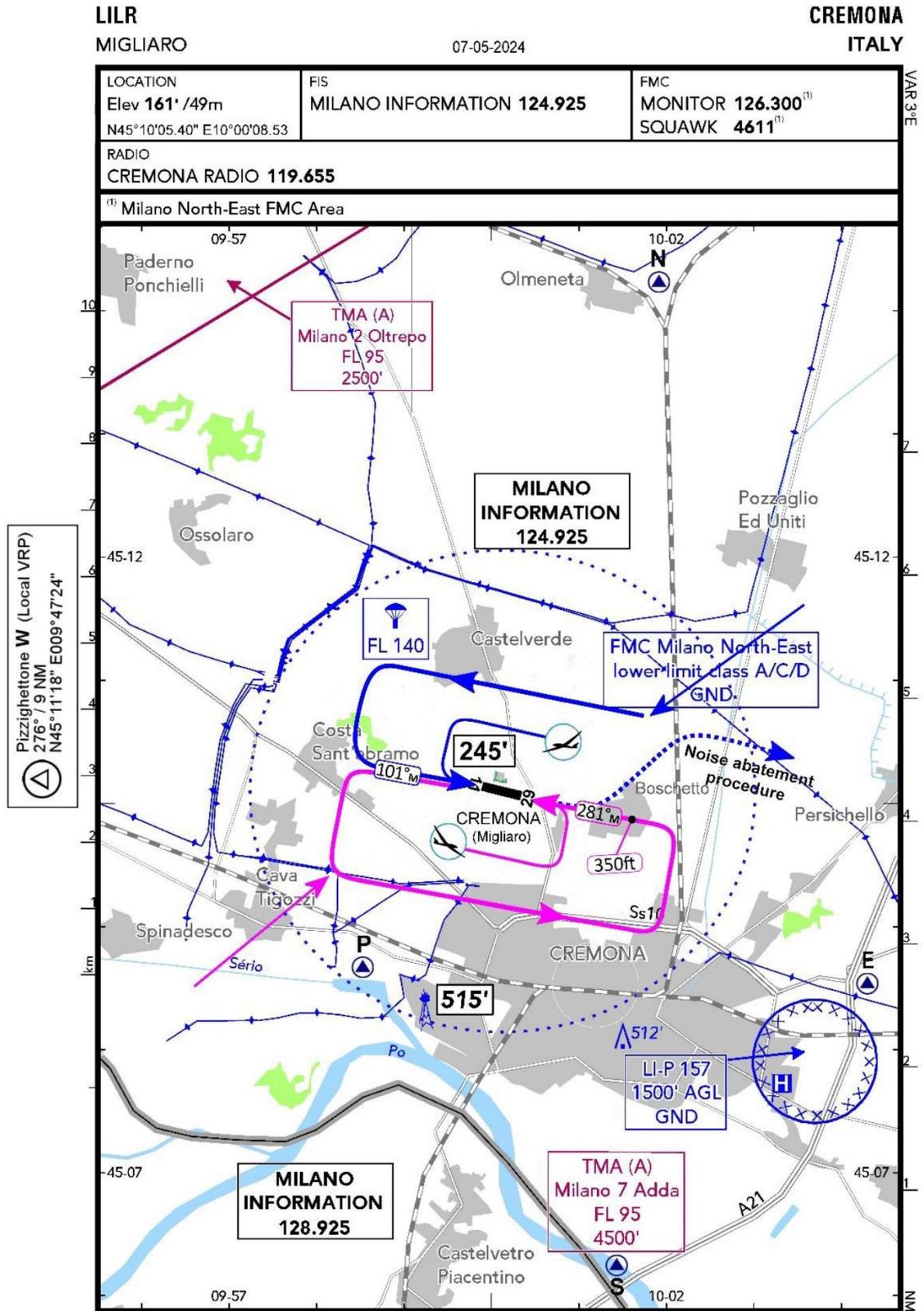
Data autorizzazione all'uso	20/12/2011
Scadenza autorizzazione	06/10/2025
Note	Dato non presente



## K – ALLEGATI

- K.1 Cartina d’aeroporto di Cremona “Migliaro”.
- K.2 Mappa della zona aeroportuale.
- K.3 Mappa accessi all’aeroporto di Cremona “Migliaro”.
- K.4 Cartina aeroporti alternati.
- K.5 Linee guida per la classificazione degli eventi aeronautici.
- K.6 Procedura operativa di contemporaneità locale (lancio paracadutisti).
- K.7 Procedura di contemporaneità tra elisuperficie e pista principale

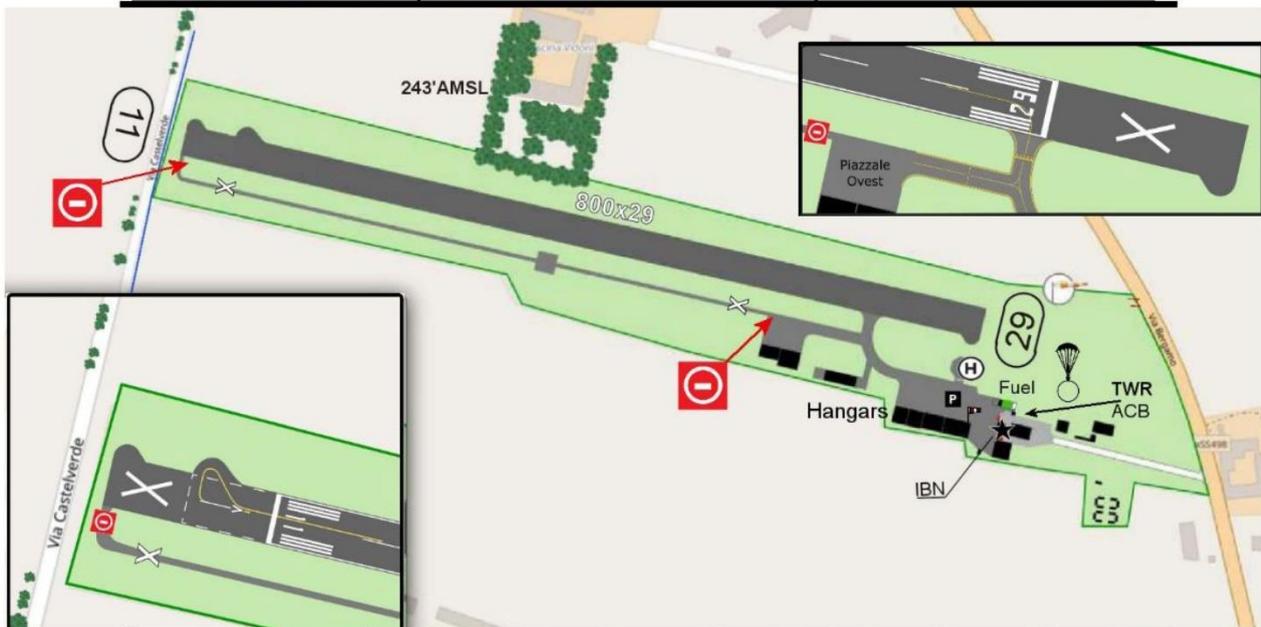
**K.1 CARTINA AEROPORTO DI CREMONA “MIGLIARO”**



## K.2 MAPPA DELLA ZONA AEROPORTUALE DI CREMONA “MIGLIARO”

**LILR** **CREMONA**  
**MIGLIARO** **ITALY**  
 07-05-2024

LOCATION Elev <b>161'</b> /49m N45 10.0 E010 00.1	RADIO CREMONA RADIO	ADMITTED AIRCRAFT 
---	------------------------	---



HELIPAD LIGHTS 120.975

RWY No	Dimension (m) - Surface	TORA (m)	LDA (m)	Strength	Lights
11	650 x 29 Asphalt	650	600	LCN 50	--
29		600	650		



### K.3 BRIEFING GENERALE

LILR MIGLIARO		CREMONA ITALY
LOCATION Elev <b>161'</b> /49m N45 10.0 E010 00.1	RADIO CREMONA RADIO	ADMITTED AIRCRAFT 

Traffic circuit LH 700' AAL. - Circuiti di traffico con virate a sinistra ad un'altezza di 700 ft dal terreno.

Noise abatement procedure RWY 11: After TKOF straight ahead 100° until passing 200' AAL then turn left to heading 050° until 500 Ft AAL, then don't turn over heading 100° for about 1 minute.

Procedura antirumore RWY 11: Dopo il decollo mantenere la prua 100° fino a 200 FT QFE, quindi virare a sinistra per 050° fino a 500 Ft, quindi non virare oltre prua 100° per circa un minuto.

#### Traffico in entrata per pista 11:

Entrare nel sottovento sinistro per pista 11 dalla ferrovia a Nord-East dell'aeroporto e procedere in sottovento con prua 280° rimanendo a distanza di 0,8 NW Nord dal campo. Dopo aver lasciato il bordo Sud di Castelverde virare in base sorvolando le serre.

#### Entry traffic RWY 11:

Join left downwind at 900 FT AMSL from rail road at North-East of the field and proceed downwind with heading 280° maintaining 0,8 NM North of the airfield. Passing Castelverde southern border turn to base overflying greenhouses.

Pay attention to parachute dropping operation.      Prestare attenzione all'attività di lancio paracadutisti.

Pay attention obstacle trees penetrating transitional surface at 45 metres north of the field 243' AMSL, 82' AGL. Prestare attenzione agli alberi penetranti la superficie di transizione a 45 metri nord della pista aventi una quota di 243 FT AMSL, 82 FT AGL.

Aerobatics maneuvers prohibited.      Le manovre acrobatiche sono proibite.

Il sorvolo della città è proibito sotto i 2000 FT AMSL. Cremona city overflight prohibited under 2000 FT AMSL.

For arrivals, departure and crossing traffic radio contact is compulsory.  
Per i traffici in arrivo, in partenza e in attraversamento il contatto radio è obbligatorio.

**Atterraggio, rullaggio e decollo in erba sono proibiti.**  
**Landing, taxiing and taking-off on grass are prohibited.**

Lunedì e Martedì l'aeroporto è chiuso a tutto il traffico ad eccezione che per i voli di stato, militari, umanitari, ospedale ed emergenza.

**Monday and Tuesday the airport is closed to all traffic except for state, military, humanitarian, hospital and emergency flights.**

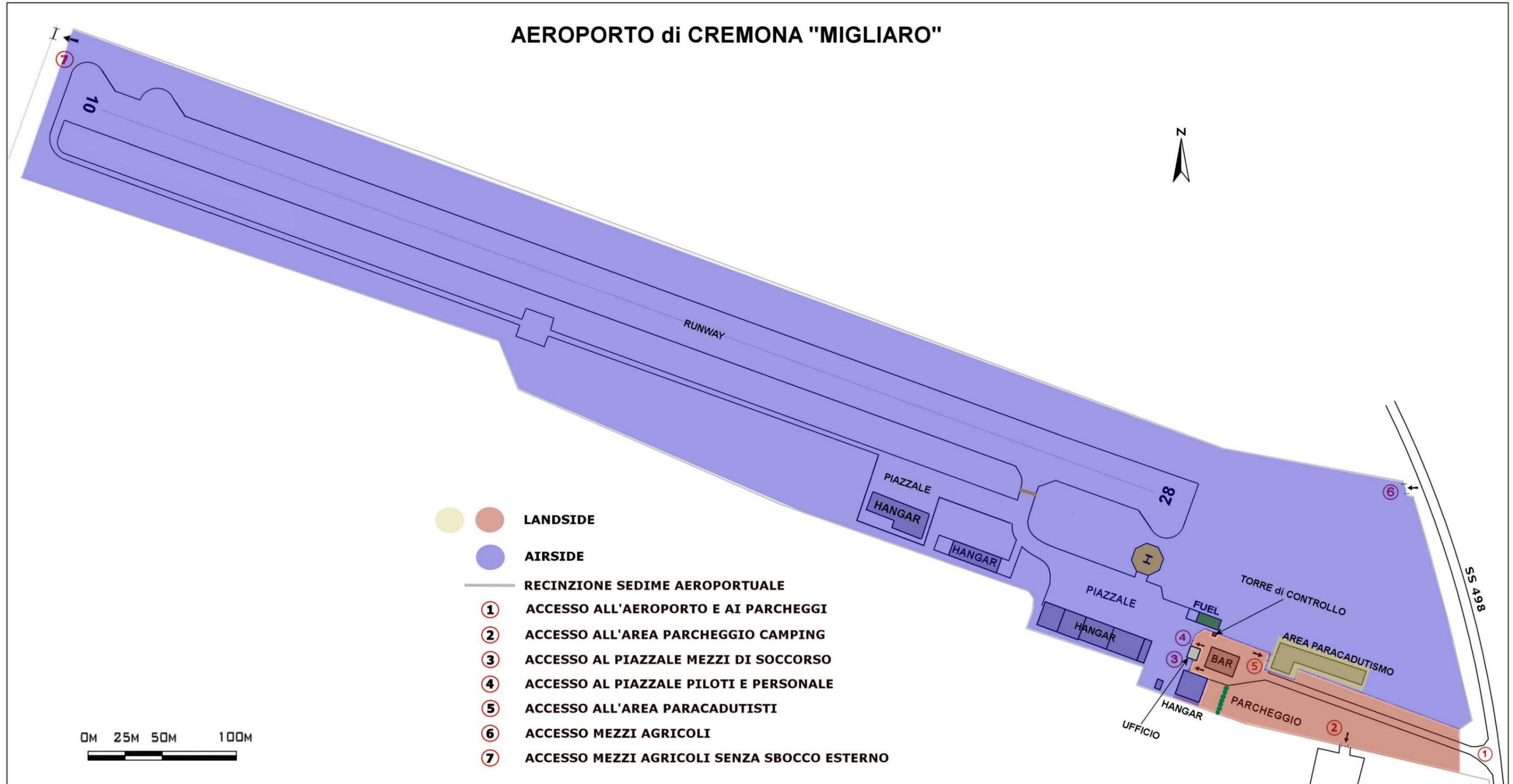
Summer time, the Airport is open from the last Sunday of March to the last Saturday of October (daylight saving time):

Wednesday, Thursday and Friday from 09:00 to 19:00 LT - Saturday and Sunday from 09:00 to 20:00 LT

Winter time, the Airport is open from the last Sunday of October to the last Saturday of March (solar time):

Wednesday, Thursday and Friday from 09:00 to 17:00 LT - Saturday and Sunday from 09:00 to 18:00 LT.

K.3 MAPPA ACCESSI ALL'AEROPORTO DI CREMONA "MIGLIARO"

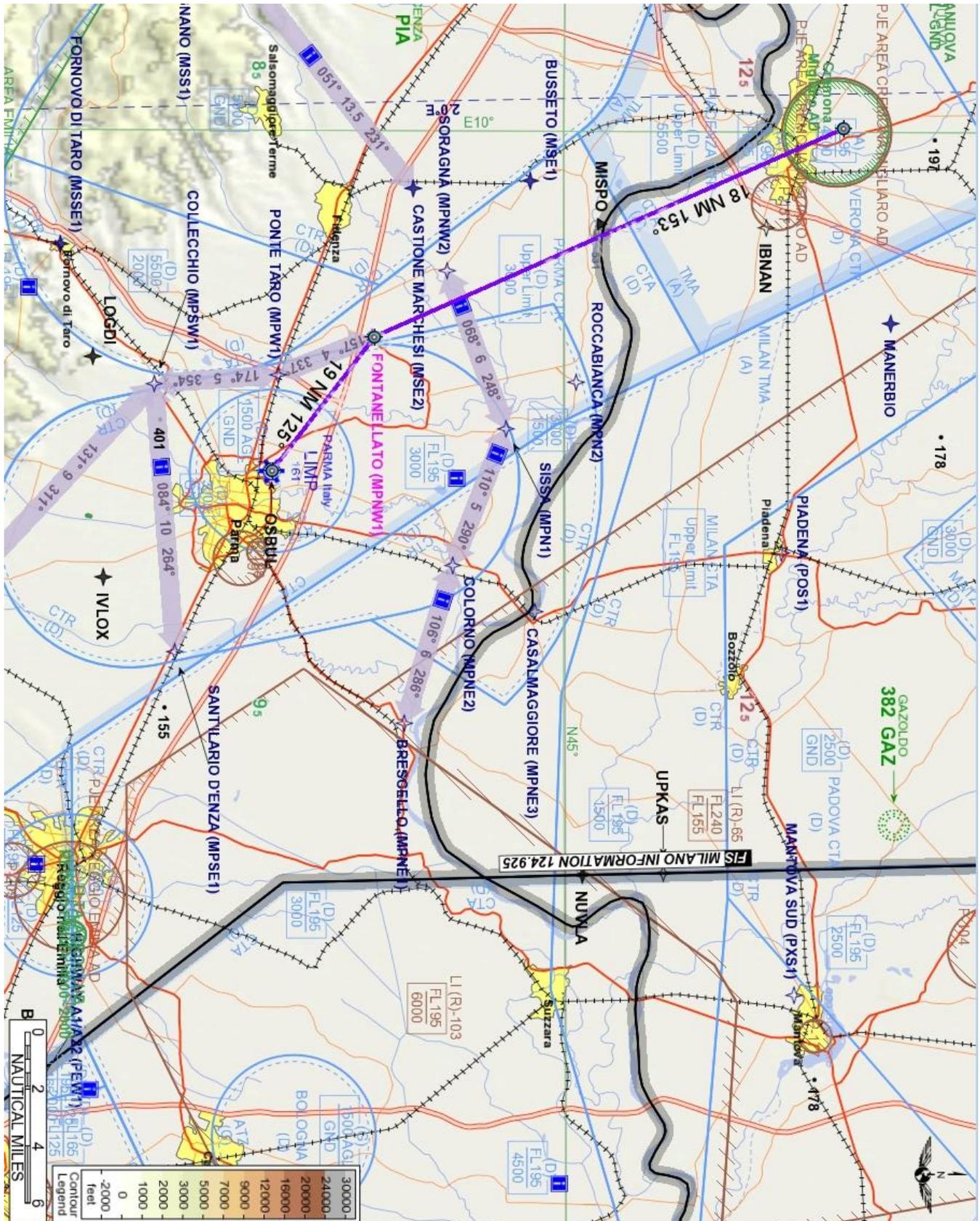


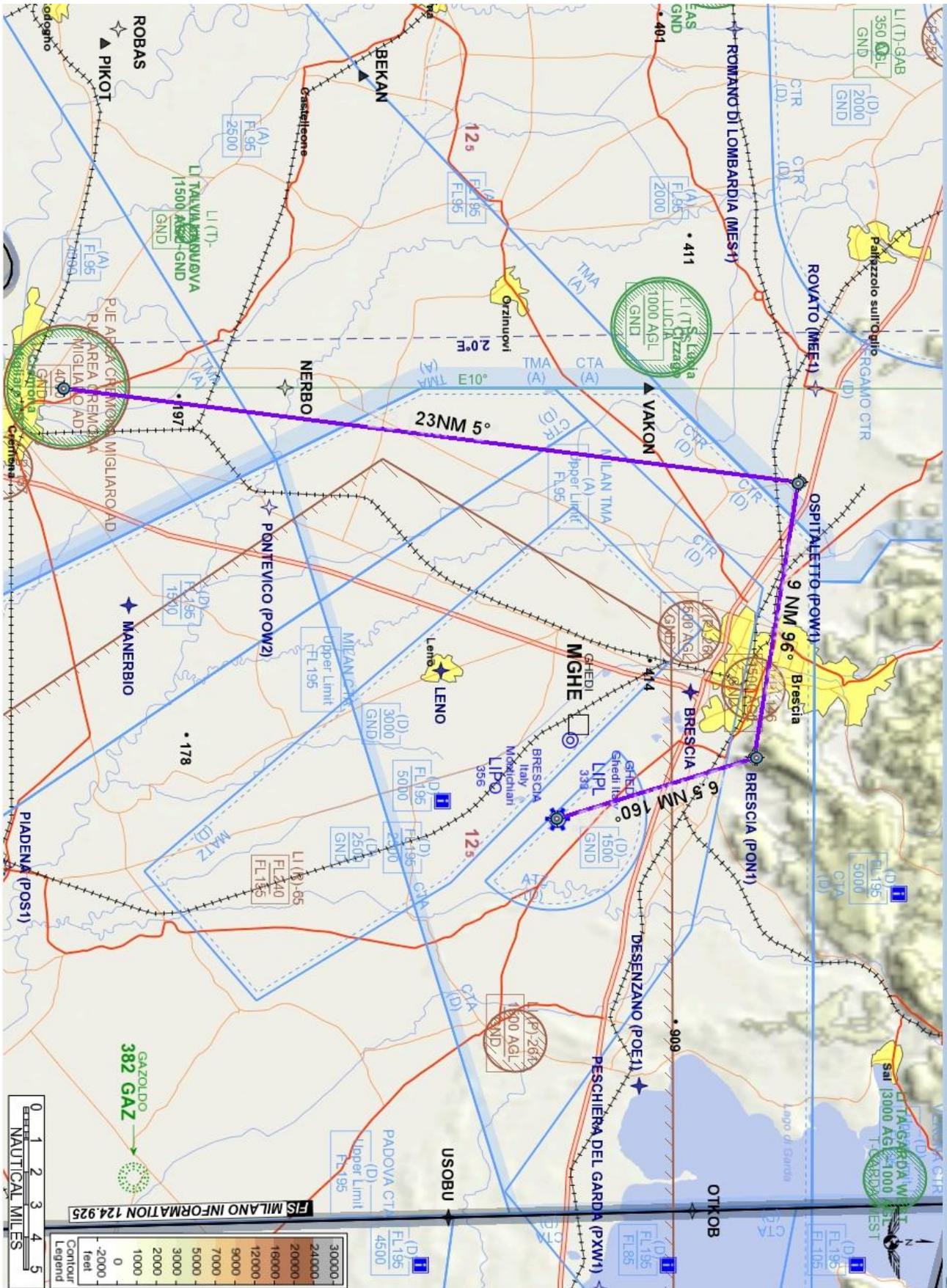


INTENZIONALMENTE BIANCA

INTENTIONALLY LEFT BLANK

#### K.4 CARTINE AEROPORTI ALTERNATI







INTENZIONALMENTE BIANCA

INTENTIONALLY LEFT BLANK

**K.5 LINEE GUIDA PER LA CLASSIFICAZIONE DEGLI EVENTI AERONAUTICI**

Occurrence	Descrizione sintetica	ADREP Occurrence Category	Event Type (ADREP)		Classificazione (con indicazione - tramite legenda a colori - dei soggetti cui segnalare l'evento)*				Note
			Descrizione	Codice	Occurrence without safety effect (Evento)	Incident (Inconveniente)	Serious Incident (Inconveniente grave)	Accident (Incidente)	
Sversamenti	Eventi relativi a sversamenti di carburante durante le operazioni di rifornimento aeromobili causati dalla rottura/malfunzionamento dell'autobotte o da un errore dell'operatore	RAMP	Fuelling	5050401	In caso di sversamento di liquido inquinante ed infiammabile tale da coprire una superficie inferiore a circa 20 m <sup>2</sup>	In caso di sversamento di liquido inquinante ed infiammabile di entità tale da coprire una superficie maggiore o uguale a circa 20 m <sup>2</sup>	In caso di richiesta di "Emergenza Carburante" da parte del Comandante e danno all'aeromobile	In caso di danni strutturali all'aeromobile e/o lesioni gravi o mortali a passeggeri	
			Vehicle / Equipment operations	5030700					
	Eventi relativi a sversamenti causati da anomalie tecniche dell'aeromobile (es. valvola rifornimento rotta), nonché sversamenti di olii e altri liquidi	SCF-NP	Fuel Leak	1280100					
			Engine Oil system	1790000					
			Fuel system	1280000					
			Hydraulic system	1290000					
Collisione di Aeromobili	Eventi relativi ad impatti tra aeromobili o tra aeromobili e mezzi, ostacoli, ecc. durante il taxiing da/verso la pista (in self manoeuvring)	GCOL	Collision of an aircraft with an obstacle, terrain or another aircraft	2050000		In caso di collisione che comporti un danno all'aeromobile senza necessità di riparazione (ad eccezione del caso di collisione tra due aa/mm da classificare come serious incident)	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri	In caso di danni strutturali all'aeromobile e/o lesioni gravi o mortali a passeggeri	Sono esclusi dalla categoria G-COL gli eventi classificati come RI, WILD, RAMP
Mancata collisione Aeromobile	Eventi relativi a mancate collisioni di un aeromobile con altri aeromobili, veicoli, ostacoli, oggetti, persone, animali, ecc. che generano una manovra di scampo intenzionale da parte dell'equipaggio	AMAN	Near collision with object on ground	2180400		In caso di evento senza conseguenze (cd. No Safety Effect)	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri	In caso di danni strutturali ad uno o più aeromobili e/o lesioni gravi o mortali a passeggeri	La categoria AMAN è generalmente associata ad altra categoria (es. SCF-NP, RI, SEC, ecc.)
Mancata precedenza aeromobile	Eventi relativi alla mancata precedenza all'aeromobile da parte di veicoli e mezzi operanti in apron	RAMP	Vehicle/equipment operations	5030700		In caso di evento senza conseguenze (cd. No Safety Effect)			Tale tipologia di eventi, per essere classificata come RAMP, deve avvenire necessariamente in APRON. Nel caso avvenga sulla TWY, l'evento deve essere classificato come OTHR
Collisione di mezzi e/o veicoli	Eventi relativi ad impatti tra veicoli e mezzi operanti in airside, inclusi gli impatti e le mancate collisioni tra gli stessi	RAMP	Vehicle/equipment operations	5030700	In tutti i casi				
Bird strike	Eventi relativi ad impatti (anche presunti), mancate collisioni con o ingestione di volatili in pista o in qualsiasi parte dell'area di manovra o a ritrovamenti di carcasse in pista	BIRD	Aircraft bird strike	2050301	In caso di impatto presunto o ritrovamento carcasse	In caso di impatto senza conseguenze (cd. No Safety Effect)	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri		Il gestore aeroportuale segnala gli eventi occorsi entro i 300 feet o 60 m dall'asse pista. Tali eventi sono da segnalare SEMPRE ai fini del BSCI (Circolare ENAC APT-01B). A tal fine, soprattutto nei casi di ritrovamenti di carcasse, è molto importante la compilazione appropriata del campo narrative altrimenti non si avrebbero le informazioni necessarie alla classificazione dell'evento da parte di ENAC
			Turbine bird	2140100					
			Near collision with a bird	2180301					
			Bird control	5030500					
Wildlife strike	Eventi relativi ad impatti, rischi di impatto o manovre evasive per evitare fauna selvatica in pista o in qualsiasi parte dell'area di manovra o a ritrovamenti di carcasse in pista	WILD	Aircraft collision with animal	2050402	In caso di impatto presunto o ritrovamento carcasse	In caso di impatto senza conseguenze (cd. No Safety Effect)	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri		In caso di animali fuggiti durante le operazioni di imbarco o sbarco, codificare l'evento anche come RAMP; in caso di animali fuggiti durante l'imbarco in cabina pax codificare anche come CABIN. Qualora l'animale fuggito raggiunga la pista codificare anche come RI
			Near collision with an animal	99010122					
			Wild control	5030600					
Merci pericolose	Eventi relativi a merci pericolose (es. danneggiamento, sversamento, ecc.)	RAMP	Aerodrome & ground aids / Cargo related	5060000		In caso di trasporto/previsto trasporto di merce pericolosa in violazione della regolamentazione vigente, inclusa etichettatura e/o imballo non conformi	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri	In caso di danni strutturali all'aeromobile e/o lesioni gravi o mortali a passeggeri	<b>Importante:</b> nel web-DAS 5 è previsto specifico attributo qualora l'evento sia correlato ai dangerous good
			Cargo ground handling services	5050000					
			Aircraft operation general / Cargo related	1255900					
Snow, frost and ice	Eventi relativi a carenze nelle attività di anti/de-icing dalle superfici dell'aeromobile rilevate prima del completamento dell'operazione / sblocco dell'aeromobile	RAMP	De-icing	5050200	In tutti i casi				
	Eventi relativi alla perdita di controllo dell'aeromobile su pista o taxiway contaminate	LOC-G	Snow/ice removal	5030200		Solo in caso di recupero di controllo dell'aeromobile da parte del pilota	In tutti gli altri casi		
Eventi relativi all'accumulo di ghiaccio, neve, pioggia gelata o brina sulle superfici dell'aeromobile che ne influenzano negativamente la controllabilità e le prestazioni	ICE	De-icing	5050200			In tutti i casi			
Eventi relativi a carenze nelle attività di rimozione di neve, ghiaccio o brina dalle superfici dell'area movimento	ADRM	Snow/ice removal	5030200	In tutti i casi					
Jet Blast	Eventi relativi al jet blast	RAMP	Damage to aircraft	2060000	In caso di Jet Blast su attrezzature o operatori	In caso di Jet Blast tra due o più AA/MM e/o pax senza conseguenze	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri	In caso di danni strutturali all'aeromobile e/o lesioni gravi o mortali a passeggeri	
			Injuries to persons	2150000					
			Aircraft encountered vortex/wake turbulence	2220400					

\* La classificazione riportata ha il primario obiettivo di supportare l'utente nell'individuazione degli eventi la cui segnalazione è obbligatoria. In tale contesto, le definizioni sintetiche contenute nella tabella, con particolare riferimento a quelle sottostanti le voci "Serious Incident" e "Accident", mirano a fornire un riscontro immediato dei principali criteri da utilizzare nella classificazione dell'evento ~~non~~ intendono in alcun modo sostituirsi alle definizioni riportate nel Reg. UE 996/2010 che restano l'unico riferimento ufficiale applicabile e al quale si rinvia per ogni evenienza.

**Legenda**

- L'evento non è generalmente associabile alla classificazione riportata nella corrispondente intestazione della tabella
- L'evento non è da segnalare tramite eE-MOR / Modulo ANSV
- L'evento è da segnalare tramite eE-MOR
- L'evento è da segnalare tramite eE-mor e modulo ANSV

Occurrence	Descrizione sintetica	ADREP Occurrence Category	Event Type (ADREP)		Classificazione (con indicazione - tramite legenda a colori - dei soggetti cui segnalare l'evento)*				Note
			Descrizione	Codice	Occurrence without safety effect (Evento)	Incident (Inconveniente)	Serious Incident (Inconveniente grave)	Accident (Incidente)	
Runway Incursion	Eventi relativi ad impatti o rischio di impatti tra aeromobili o tra aeromobili e veicoli, mezzi, persone, ecc. nella pista in uso	RI	Runway incursion	2200100		In caso di evento senza conseguenze (cd. No Safety Effect)	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri	In caso di danni strutturali ad uno o più aeromobili e/o lesioni gravi o mortali a passeggeri	Correlazioni con altre categorie eventi: - codificare RI+NAV in caso di navigazione impropria dell'aeromobile in aeroporto o in caso di decollo, aborto di decollo o atterraggio su pista non assegnata - codificare RI+ATM come conseguenza di un errore dell'ATC - codificare RI+MAC se conseguenza di un AIRPROX/mancata separazione durante l'involo - codificare RI+AMAN in caso di manovra di scampo a seguito di RI
Runway Excursion	Eventi in cui l'aeromobile devia o oltrepassa la superficie della pista (cd. fuori pista / con ruote sull'erba) durante le fasi di decollo e atterraggio	RE	Runway side excursion	2070100		In caso di evento senza conseguenze (cd. No Safety Effect)	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri		Correlazioni con altre categorie eventi: codificare RE+RI in caso deviazione intenzionale per evitare collisioni scaturita da una RI
			Aircraft overrun	2070400					
			Landing beside the intended landing surface	2010700					
	Eventi in cui l'aeromobile atterra prima della soglia pista o oltre il termine della stessa	USOS	Undershoot	2010800					
Taxiway Excursion	Eventi che comportano l'abbandono del sentiero/superficie pavimentata da parte dell'aeromobile (eccetto quelli dovuti alla perdita di controllo dell'a/m o a manovre intenzionali classificati rispettivamente come LOC-G o AMAN)	NAV	Taxiway excursion	2070200		In caso di evento senza conseguenze (cd. No Safety Effect)	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri		
Taxiway Incursion	Eventi relativi al taxiing o towing di un aeromobile su taxiway non assegnate	NAV	Taxiway incursion	2200200		In caso di evento senza conseguenze (cd. No Safety Effect)	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri		
FOD	Eventi relativi alla presenza di oggetti estranei in area movimento (stand, taxiway runway), incluse le circostanze che potrebbero favorire tali eventi	ADRM	Aircraft damage caused by foreign object	2060200		In caso di evento senza conseguenze (cd. No Safety Effect)	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri	In caso di danni strutturali all'aeromobile e/o lesioni gravi o mortali a passeggeri	
			Foreign object control	5030400	In caso di ritrovamento in apron	In caso di ritrovamento in area di manovra			
Evacuazione aeromobile per emergenza	Eventi relativi alla fase di evacuazione dall'aeromobile e, in particolare, nel caso: - di persone ferite durante l'evacuazione - di effettuazione di un'evacuazione non necessaria - gli equipaggiamenti per l'evacuazione non abbiano funzionato come richiesto - in cui l'evacuazione ha contribuito alla severità dell'evento	EVAC	Evacuation	3110000		In caso di evento senza conseguenze (cd. No Safety Effect)	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri		Tale categoria di eventi, pur essendo di tipo ground, riguarda per lo più l'operatore
Dichiarazione di allarme, emergenza per problemi tecnici (anche presunti) dell'aeromobile	Eventi relativi ad attivazioni di allarme da parte del comandante	SCF-NP	Aircraft/system/component + Declared emergency	1000000 + 3020000		In caso di evento senza conseguenze (cd. No Safety Effects)	In caso di grave insufficienza nelle prestazioni dell'a/m o qualsiasi evento che abbia richiesto l'uso di ossigeno di emergenza da parte dell'equipaggio	In caso di danni strutturali all'aeromobile e/o lesioni gravi o mortali a passeggeri	
		SCF-PP							
Incendio o principio di incendio aeromobile	Eventi relativi ad incendi, principi di incendio, fumi o vapori nell'/sull'aeromobile, sia in volo sia a terra, che non sono conseguenza di impatto	F-NI	Events involving explosion / fire / fumes / smoke	1990100			In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri	In caso di danni strutturali all'aeromobile e/o lesioni gravi o mortali a passeggeri	Per eventi relativi a incendi, principi di incendio, fumi o vapori nell'/sull'aeromobile a seguito di impatto si utilizza la categoria F-POST. Tale categoria è utilizzata solo in correlazione con altra categoria, es. SCF-PP + F-POST e l'Event type di riferimento è "Smoke or fumes in the aircraft" - cod. 2110300
			Aircraft's cargo compartment - Cargo smoke / fumes / fire	1255903					
Incendio o principio incendio mezzi operativi	Eventi relativi ad incendi o principi di incendio di mezzi operativi	RAMP	Vehicle / Equipment operations	5030700	Nei casi in cui il mezzo non ha alcun effetto, neppure potenziale, sull'integrità dell'aeromobile	Solo nel caso in cui il mezzo sia collegato all'aeromobile o, se non collegato, può avere un potenziale effetto sull'aeromobile			Reportistica interna, ad eccezione dei casi in cui il mezzo è collegato all'aeromobile (es. GPU) o, pur se non collegato, può avere effetti sull'aeromobile (es. per la vicinanza) con crew e/o pax a bordo.
Danneggiamento o malfunzionamento infrastrutture, sistemi e strumenti	Eventi relativi al danneggiamento o malfunzionamento delle infrastrutture aeroportuali, incluse le segnalazioni relative alla pavimentazione di pista o dei piazzali, ai sistemi e agli strumenti quali marking di piazzale, segnaletica orizzontale e verticale, ecc. (esclusi danni o avaria agli impianti o equipaggiamenti di assistenza alla navigazione aerea - ATM/ATC)	ADRM	Aerodrome systems related event	5020000	In tutti i casi				Correlazioni con altre categorie eventi: codificare ADRM+la categoria del fenomeno correlato. Es. ADRM+WSTRW in caso di danneggiamento dovuto a condizioni meteo.
		RAMP	Vehicle / Equipment operations	5030700	In tutti i casi				

\* La classificazione riportata ha il primario obiettivo di supportare l'utente nell'individuazione degli eventi la cui segnalazione è obbligatoria. In tale contesto, le definizioni sintetiche contenute nella tabella, con particolare riferimento a quelle sottostanti le voci "Serious Incident" e "Accident", mirano a fornire un riscontro immediato dei principali criteri da utilizzare nella classificazione dell'evento non intendono in alcun modo sostituirsi alle definizioni riportate nel Reg. UE 996/2010 che restano l'unico riferimento ufficiale applicabile e al quale si rinvia per ogni evenienza.

**Legenda**

	L'evento non è generalmente associabile alla classificazione riportata nella corrispondente intestazione della tabella
	L'evento non è da segnalare tramite eE-MOR / Modulo ANSV
	L'evento è da segnalare tramite eE-MOR
	L'evento è da segnalare tramite eE-mor e modulo ANSV

Versione 1.0 - Dicembre 2014

Pag. 2 di 3

Occurrence	Descrizione sintetica	ADREP Occurrence Category	Event Type (ADREP)		Classificazione (con indicazione - tramite legenda a colori - dei soggetti cui segnalare l'evento)*				Note
			Descrizione	Codice	Occurrence without safety effect (Evento)	Incident (Inconveniente)	Serious Incident (Inconveniente grave)	Accident (Incidente)	
Danneggiamento aeromobile in apron	Eventi relativi al danneggiamento di un aeromobile in apron nel corso delle operazioni di handling (esclusi i casi in cui l'aeromobile si muove con propri motori/senza ausili esterni)	RAMP	Vehicle / Equipment operations	5030700		In caso di danno all'aeromobile senza necessità di riparazione	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri	In caso di danni strutturali all'aeromobile e/o lesioni gravi o mortali a passeggeri	
Eventi che coinvolgono i servizi di traffico aereo	Eventi legati a guasti o errori nei sistemi di gestione del traffico aereo (infrastrutture, errori del personale, degradazione impianti, mancato rispetto delle procedure interne dell'ente ATM, ecc. (tali eventi non devono necessariamente coinvolgere un aeromobile)	ATM	Air Navigation services	4000000		In caso di evento senza conseguenze (cd. No Safety Effect)	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri	In caso di danni strutturali ad uno o più aeromobili e/o lesioni gravi o mortali a passeggeri	Gli eventi classificati da ENAV come "NO SAFETY EFFECTS" sono riconducibili a: - "Clearance deviation" nei casi di infrazioni occorse in Area di Manovra - "Instruction deviation" nei casi di eventi occorsi in Apron. Tali eventi dovranno essere approfonditi, trattati a livello statistico e gestiti nell'apposito data base. Le "Instruction deviation" dovranno essere opportunamente valutate per individuare quelle eventualmente rilevanti ai fini eE-MOR.  Correlazioni con altre categorie eventi: codificare NAV+RAMP se l'evento avviene durante il pushback o il traino.
Errori nelle comunicazioni con il servizio di traffico aereo / Mancato rispetto delle istruzioni di TWR	Eventi legati a errate, incomplete o fraintese comunicazioni o errato utilizzo delle piazzole, posizionamento aeromobili e movimentazione aeromobili a terra	NAV	Aircraft navigation related event	2170000		In caso di evento senza conseguenze (cd. No Safety Effect)	In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri	In caso di danni strutturali ad uno o più aeromobili e/o lesioni gravi o mortali a passeggeri	Gli eventi classificati da ENAV come "NO SAFETY EFFECTS" sono riconducibili a: - "Clearance deviation" nei casi di infrazioni occorse in Area di Manovra - "Instruction deviation" nei casi di eventi occorsi in Apron. Tali eventi dovranno essere approfonditi, trattati a livello statistico e gestiti nell'apposito data base. Le "Instruction deviation" dovranno essere opportunamente valutate per individuare quelle eventualmente rilevanti ai fini eE-MOR.  Correlazioni con altre categorie eventi: codificare NAV+RAMP se l'evento avviene durante il pushback o il traino.
			Flight crew / ANS	2020000					
Interruzione manovra di decollo / atterraggio	Eventi legati all'interruzione della manovra di decollo o atterraggio da parte del pilota (con manovra di scampo intenzionale e non dovuta a motivi tecnici per i quali esistono le categorie SCF-NP e SCF-PP)	AMAN	Abrupt manoeuvre	2010200			In tutti i casi (se vi è evidenza di decollo abortito)		
			Abrupt stop	99010034					
Errato carico aeromobile (posizionamento, difformità moduli)	Eventi derivanti dalle operazioni di carico, inclusi i casi di errati piani di carico e relative discrepanze (cd. weight and balance related)	RAMP	Loading	5050300		In caso di evento senza conseguenze (cd. No Safety Effect) N.B.: sono da segnalare solo i casi in cui il gestore abbia evidenza di problematiche rilevanti	In caso di grave insufficienza nel raggiungimento delle prestazioni previste durante il decollo o la salita iniziale riconducibile ad un carico errato e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri	In caso di danni strutturali ad uno o più aeromobili e/o lesioni gravi o mortali a passeggeri a seguito di un evento riconducibile ad un carico errato	
			Cargo related (solo per a/m cargo)	5060000					
			Incorrect loading (during flight preparation)	2120100					
Security e/o raggi laser	Eventi legati ad atti criminosi (es. intrusioni, unruly passengers, laser beam, lanterne volanti, fuochi artificiali, ecc.)	SEC	Difficult / unruly passenger	2230500	In caso di evento che non abbia ripercussioni sul volo	In caso di evento che comporti un dirottamento o ripercussioni sul volo			L'event type "difficult / unruly passenger" include clandestini o pax in fuga in area movimento. Nel caso di incursione in taxiway o runway codificare anche come RI o NAV
			Interference with aircraft from the ground	2270000		In caso di evento senza conseguenze (cd. No Safety Effect)	In caso di lesioni non gravi ad uno o più membri dell'equipaggio	In caso di lesioni gravi o mortali ad uno o più membri dell'equipaggio	
Ostacoli alla Navigazione Aerea	Eventi relativi a collisioni con ostacoli durante il decollo o l'atterraggio	CTOL	Collision of an aircraft with an obstacle, terrain or another aircraft	2050000			In caso di danno con riparazione senza sostituzione e/o lesioni non gravi ad uno o più passeggeri	In caso di danni strutturali ad uno o più aeromobili e/o lesioni gravi o mortali a passeggeri	Tali eventi devono essere segnalati all'ENAC e all'ANSV solo in caso di collisione con l'ostacolo
	Eventi relativi alla presenza di ostacoli non segnalati	CFIT	Obstacle marking	5020404	In tutti i casi				
Emergenza medica	Eventi di carattere medico che coinvolgono persone a bordo (passeggeri e/o membri dell'equipaggio)	MED	Cabin crew - medical	2030400		In caso di dichiarazione di emergenza con dirottamento, rientro dopo il decollo o degenza ospedaliera per cause non imputabili alle operazioni di volo	In caso di lesioni non gravi ad uno o più passeggeri per cause imputabili al volo	In caso di lesioni gravi o mortali ad uno o più passeggeri per cause imputabili al volo	Sono esclusi i casi di lesioni subite durante le operazioni di volo associabili ad altre categorie quali, a titolo esemplificativo: - WSTRW per lesioni a seguito di temporali o wind shear - TURB per lesioni a seguito della turbolenza - SEC per lesioni derivanti da atti intenzionali (suicidio, omicidio, atti di violenza, o di autolesionismo)
			Medical emergency - passenger	2030800					
			Flight crew incapacitation/illness/medical issue	2040100					
Toccate pista anomale	Eventi legati a decolli o atterraggi con toccate pista anomale (es. atterraggi pesanti, lunghi, fuori centro, senza carrello, ecc.)	ARC	Aircraft handling	2010000			In tutti i casi		Tale categoria di eventi, pur essendo di tipo ground, riguarda per lo più l'operatore
			Landing gear	1320000					
Altro / Mancato rispetto procedure operative e disposizioni normative vigenti	Eventi legati al mancato rispetto delle disposizioni vigenti (es. circolazione in airside, soste vietate mezzi, scarsa manutenzione mezzi, errate operazioni di handling, malfunzionamenti/danneggiamenti presidi antincendio, dispiegamento inavvertito degli scivoli, ecc.)	ADRM / RAMP / OTHR / ... (come applicabile)	...	...	Da valutare a seconda dei casi	Da valutare a seconda dei casi			La voce sarà monitorata al fine di individuare eventuali casistiche rilevanti non incluse tra quelle già esplicitate in tabella

\* La classificazione riportata ha il primario obiettivo di supportare l'utente nell'individuazione degli eventi la cui segnalazione è obbligatoria. In tale contesto, le definizioni sintetiche contenute nella tabella, con particolare riferimento a quelle sottostanti le voci "Serious Incident" e "Accident", mirano a fornire un riscontro immediato dei principali criteri da utilizzare nella classificazione dell'evento non intendono in alcun modo sostituirsi alle definizioni riportate nel Reg. UE 996/2010 che restano l'unico riferimento ufficiale applicabile e al quale si rinvia per ogni evenienza.

**Legenda**

	L'evento non è generalmente associabile alla classificazione riportata nella corrispondente intestazione della tabella
	L'evento non è da segnalare tramite eE-MOR / Modulo ANSV
	L'evento è da segnalare tramite eE-MOR
	L'evento è da segnalare tramite eE-mor e modulo ANSV

Versione 1.0 - Dicembre 2014

Pag. 3 di 3



## K.6 PROCEDURE OPERATIVE DI CONTEMPORANEITÀ LOCALE



### Scuola di Paracadutismo

### SKYTEAM CREMONA

In riferimento alla Nota Informativa ENAC 20022-004 del 03 Marzo 2022

#### Premessa

La Scuola dello SKYTEAM, opera sull'Aeroporto di Cremona Migliaro [LILR] e nell'ambito delle proprie attività utilizza esclusivamente paracadute a profilo alare. La Scuola dello SKYTEAM, con quanto di seguito espresso, implementa nel proprio Manuale Operativo la "diversa disposizione ENAC", ai sensi del primo comma del requisito RAIT 3125 e in riferimento a SERA 3125, relativamente ai soli commi b) e c) dello stesso requisito RAIT 3125.

1. Nel corso delle ore di attivazione possono entrare nelle zone di lancio paracadutisti solo gli aeromobili utilizzati per il lancio nonché gli aeromobili, dotati di apparati radio, di Operatori aerei che abbiano preventivamente concordato e sottoscritto con la Scuola dello SKYTEAM una procedura operativa di contemporaneità locale. Gli altri aeromobili possono entrare nelle zone solo dopo aver ricevuto conferma che non vi siano "lanci in atto" di paracadutisti dall'ente ATS responsabile indicato in AIP o nel relativo NOTAM informativo.
2. Sugli aeroporti inclusi in una zona di lancio, a meno di autorizzazione dell'ENAC, le operazioni di movimento degli aeromobili e la messa in rotazione di eliche e rotori sono proibite per tutta la durata dei lanci tranne che per gli operatori aerei che abbiano preventivamente concordato e sottoscritto con la Scuola dello SKYTEAM una procedura operativa di contemporaneità locale.

Il Direttore della Scuola dello SKYTEAM Luca Fontanella, si fa garante dell'adeguatezza della procedura operativa e punto di riferimento dell'ENAC riguardo la medesima procedura che deve prevedere, inoltre, l'obbligo da parte degli operatori aerei interessati di farla applicare a tutti i piloti direttamente coinvolti.

La procedura è sottoscritta dal Direttore della Scuola dello SKYTEAM, dai rappresentanti legali di tutti gli operatori aerei a cui si applica e inviata per conoscenza, via PEC, alla Direzione Aeroportuale competente per territorio e alla Direzione Operazioni ENAC competente sulla Scuola di Paracadutismo.

## PROCEDURE OPERATIVE DI CONTEMPORANEITA' LOCALE

Suddivisione delle tipologie di traffico aereo:

1. Traffico locale di Operatori con sede sull'Aeroporto di Cremona [LILR]
2. Traffico esterno

### 1. Procedure Operative per il Traffico locale di Operatori con sede sull'Aeroporto di Cremona [LILR]

Traffico a terra:

- Contattare la locale biga radio Cremona Radio 119.655mhz (o in caso di inoperatività, l'aereo addetto ai lanci che rimarrà in ascolto sulla medesima frequenza) prima della messa in moto dell'aeromobile.
- Con i "2 minuti al lancio" già comunicati, gli spostamenti a terra saranno limitati all'area di parcheggio o al rullaggio.
- Mantenere sempre il contatto radio sulla frequenza locale.
- Comunicare con l'aeromobile addetto ai lanci solo per strette necessità operative.

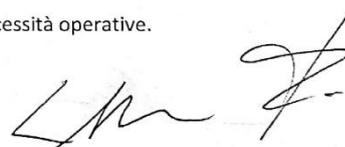
Traffico in volo:

- Se provenienti dall'esterno, contattare la locale biga Cremona Radio 119.655mhz (o in caso di inoperatività, l'aereo addetto ai lanci che rimarrà in ascolto sulla medesima frequenza) prima delle 5Nm dall'aeroporto. Comunicare la corretta e precisa posizione in volo all'interno dell'area interessata dal NOTAM di 2Nm.
- Mantenere sempre il contatto radio sulla frequenza locale (Cremona Radio 119.655mhz)
- Con i "2 minuti al lancio" già comunicati, evitare il sorvolo della verticale del sedime aeroportuale ed attenersi strettamente ai circuiti di atterraggio standard. In caso di uscita dall'area, dopo il decollo guadagnare una distanza minima di 2Nm il prima possibile.
- Per traffici alianti con i "2 minuti al lancio" già comunicati:
  - in fase di prenotazione dovranno procedere il più speditamente possibile con il circuito di atterraggio;
  - in ingresso diretto in circuito a causa di scarsa quota, dovranno darne comunicazione anticipatamente per coordinarsi con l'aereo addetto ai lanci che effettuerà (in caso) un giro di holding in attesa dell'atterraggio.
- Comunicare con l'aeromobile addetto ai lanci solo per strette necessità operative.

### 2. Procedure Operative per il Traffico esterno

Traffico in volo:

- Accertarsi dell'operatività del lancio Parà (o telefonando al locale aeroclub prima del decollo o contattando l'ente ATS preposto (Milano Informazioni 124.925mhz) prima di raggiungere le 5Nm dall'aeroporto.
- Contattare la locale Biga Cremona Radio 119.655mhz (o in caso di inoperatività, l'aereo addetto ai lanci che rimarrà in ascolto sulla medesima frequenza) a non meno di 5Nm dall'aeroporto.
- Ricevere le informazioni dalla Biga o dall'aeromobile addetto ai lanci in caso la Biga non sia operativa.
- Con i "2 minuti al lancio" già comunicati mantenersi ad una distanza di almeno 2,5Nm dall'aeroporto fino a quando tutti i paracadutisti non saranno al suolo. In caso di uscita dall'area, dopo il decollo guadagnare una distanza minima di 2Nm il prima possibile.
- Comunicare con l'aeromobile addetto ai lanci solo per strette necessità operative.



## PROCEDURE OPERATIVE DI CONTEMPORANEITÀ LOCALE

### Traffico a terra:

- Contattare la locale Biga Cremona Radio 119.655mhz (o in caso di inoperatività, l'aereo addetto ai lanci che rimarrà in ascolto sulla medesima frequenza) prima della messa in moto dell'aeromobile.
- Con i "2 minuti al lancio" già comunicati, mantenere la posizione fino a quando tutti i paracadutisti non saranno a terra.
- Mantenere sempre il contatto radio sulla frequenza locale.
- Comunicare con l'aeromobile addetto ai lanci solo per strette necessità operative.

Tutte le altre operazioni avverranno nel pieno rispetto delle Normative e procedure ENAC e aeroportuali.

Si allega alla presente procedura operativa di contemporaneità locale:

- Cartina aeronautica dell'area di Cremona con indicati i cerchi delle 2Nm e 5Nm.

Cremona, 31 Marzo 2022

Presidente AeroClub Cremona

**AERO CLUB DI CREMONA**

IL PRESIDENTE

(*Aurelio La Manza*)

Direttore SKYTEAM Cremona

(Luca Fontanella)

**SKY TEAM CREMONA**  
LUCA FONTANELLA  
Dir. Settore Paracadutismo

## K.7 PROCEDURAE OPERATIVAE DI CONTEMPORANEITÀ TRA ELISUPERFICIE E PISTA PRINCIPALE



AERO CLUB CREMONA  
Associazione Sportiva Dilettantistica

Rev. 1  
15/02/2024

### PROCEDURA DI NON CONTEMPORANEITÀ TRA ELISUPERFICIE E PISTA

#### RIFERIMENTI NORMATIVI

- Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti ed.2 del 21 ottobre 2003, e successivi emendamenti 2011.
- Regolamento Costruzione ed Esercizio degli Eliporti, ed.1 del 20 ottobre 2011.
- I.C.A.O. Cap 4 dell'annesso 14 Volume II.

#### PREMESSA

Il presente documento viene redatto allo scopo di massimizzare la sicurezza aeroportuale impedendo di fatto la contemporaneità delle procedure su e per l'elisuperficie con quelle della pista principale.

Il fine è di evitare eventuali conflitti e rispettare le relative aree di sicurezza, pertanto l'area di atterraggio e decollo elicotteri (FATO) adiacente alla pista non è utilizzabile se in atto una procedura di avvicinamento/atterraggio o decollo dalla o per la pista principale; per contro la pista principale non sarà utilizzabile se in atto una procedura di avvicinamento/atterraggio o una manovra di decollo dall'elisuperficie.

Sia la pista che l'elisuperficie condividono lo stesso orientamento magnetico e lo stesso finale 29.

### ELISUPERFICIE

#### Considerazioni generali di carattere tecnico

La misura fuori tutto dell'elicottero più grande che si prevede possa utilizzare l'elisuperficie in oggetto è mt. 17,46 che corrisponde alla misura dell'elicottero AB412 attualmente il più grande elicottero in servizio di Elisoccorso in Italia.

Tale misura risulta cautelativa anche per modelli di elicottero che sono entrati in servizio recentemente ad esempio l'AW139 che risulta di misure inferiori all'AB412 anche se con capacità di carico superiore, questo perché le più moderne tecnologie prevedono misure di ingombro inferiori per capacità di carico superiori (MTOW 6400 kg).

L'orientamento magnetico 290°/110° è parallelo con quello della pista principale ed ha operatività notturna.

**PROCEDURE OPERATIVE DI CONTEMPORANEITÀ TRA ELISUPERFICIE E PISTA PRINCIPALE**



Rev. 1  
15/02/2024

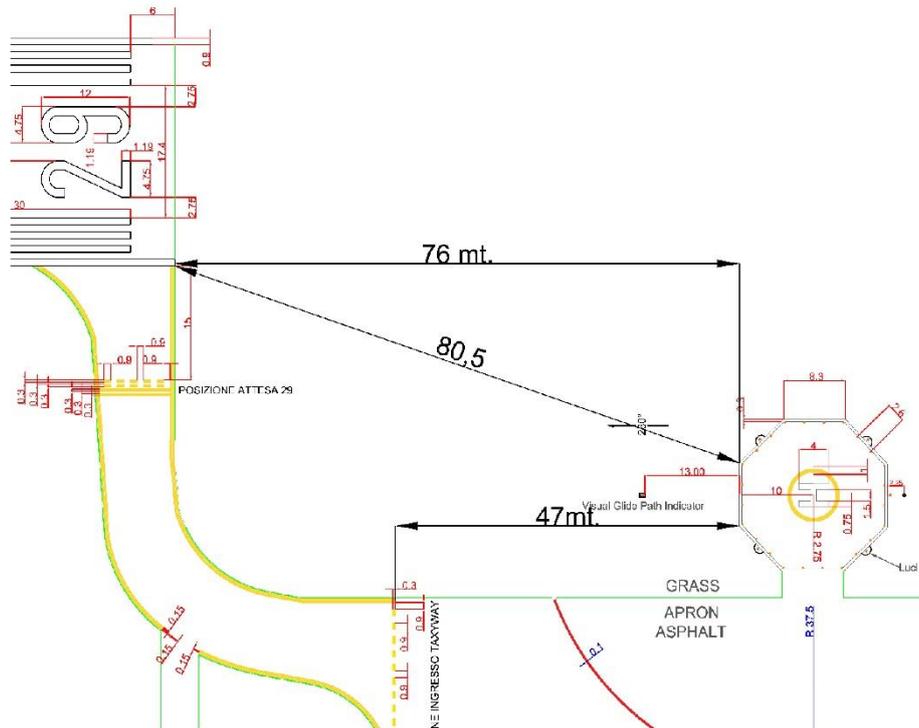
AERO CLUB CREMONA  
Associazione Sportiva Dilettantistica

**FATO (FINAL APPROACH TAKE-OFF AREA)**

Il FATO la cui ampiezza è di 1,5 volte la misura fuori tutto del più grande elicottero di cui si prevede l'impiego sull'elisuperficie prevede le seguenti dimensioni:  $(17,46 \times 1,5) + 17,46 = 26,19$  mt.  
L'area di sicurezza circostante il FATO si estende dal perimetro del FATO di una distanza di 3 mt. o di 0,25 volte la misura fuori tutto dell'elicottero più grande che si intende utilizzare l'area.  
Nel nostro caso sarà:  $17,46 \times 0,45 = 4,36$  mt.

L'Elisuperficie dell'aeroporto di Cremona è di forma ottagonale con diagonale di metri 20, ed è ubicata a mt. 80 lineari dal bordo della pista 29 e a 47 mt. dalla via di rullaggio (misure da bordo a bordo).

Secondo la tabella 3-1 del documento *ENAC Costruzione ed esercizio degli eliporti Cap. 3-1.9* le distanze minime sono disattese pertanto si necessita l'istituzione di una procedura di non contemporaneità descritta a seguito in questo documento.





## PROCEDURE OPERATIVE DI CONTEMPORANEITÀ TRA ELISUPERFICIE E PISTA PRINCIPALE



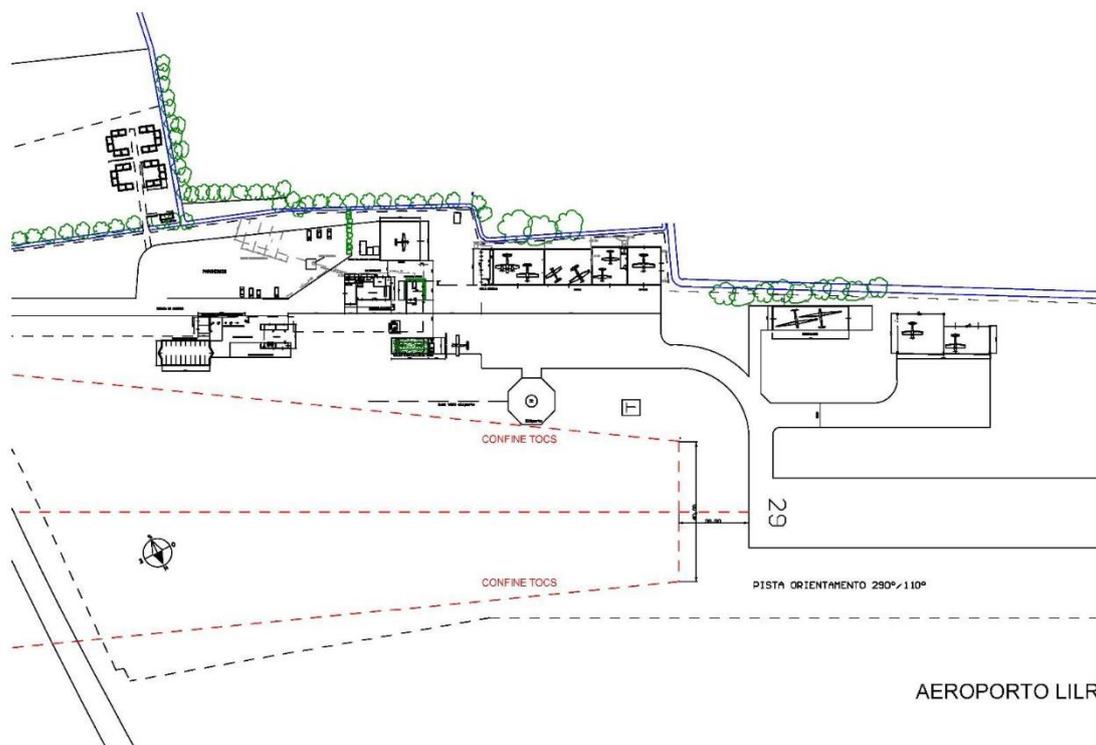
AERO CLUB CREMONA  
Associazione Sportiva Dilettantistica

Rev. 1

15/02/2024

### **PISTA 29 – 11 (Runway)**

La pista principale dell'aeroporto di Cremona ha una lunghezza totale di 650 mt. in asfalto e condivide le aree di rispetto con l'adiacente elisuperficie in particolare il finale 29 e la relativa TOCS.



3

Federato all'Aero Club d'Italia – Persona giuridica riconosciuta con D.P.R. n. 1272 del 12-11-1958 (G.U. 49 del 26-2-1959)  
Aeroporto Migliaro – Via dell'Aeroporto s.n. – 26100 Cremona (CR) – ITALY  
Phone: +39 0372 560895 – Whatsapp: +39 351 507 9340 – @mail: segreteria@aeroclubcremona.it – [www.aeroclubcremona.it](http://www.aeroclubcremona.it)

## PROCEDURE OPERATIVE DI CONTEMPORANEITÀ TRA ELISUPERFICIE E PISTA PRINCIPALE



AERO CLUB CREMONA  
Associazione Sportiva Dilettantistica

Rev. 1  
15/02/2024

### PROCEDURA DI NON CONTEMPORANEITÀ

Durante gli orari e i giorni di apertura al traffico è operativo il servizio radio di informazioni terra/aria (biga) sulla frequenza VHF 119.655Mhz.

L'operatore del servizio radio ha compito di attivare la presente procedura nel caso in cui un elicottero dichiari l'intenzione di atterrare o decollare dall'elisuperficie.

I piloti che intendono interessare l'aeroporto di Cremona "Migliaro" hanno l'obbligo di consultare le informazioni aeronautiche pubblicate in AIP e di acquisire le necessarie informazioni direttamente dal gestore con l'obbligo di rispettare le corrette procedure durante tutte le fasi di approccio, atterraggio e decollo.

Essendo l'aeroporto di Cremona un aeroporto non strumentato tutte le procedure dovranno essere condotte in VMC con particolare attenzione agli altri eventuali traffici nelle vicinanze o sulla pista.

### **ATTIVAZIONE E FASI DELLA PROCEDURA DI NON CONTEMPORANEITÀ DELLE OPERAZIONI DI ATTERRAGGIO SU ELISUPERFICIE:**

- I piloti che intendono raggiungere l'aeroporto di Cremona devono contattare Cremona Radio sulla frequenza VHF 119.655Mhz.
- Dichiarando marche, tipo di aeromobile, posizione, quota, stimato al campo e intenzioni.
- Cremona Radio comunica ai piloti tutte le informazioni utili per l'atterraggio ed in caso di elicottero verrà richiesto se intende interessare l'elisuperficie.
- Con la richiesta di atterraggio su elisuperficie verrà attivata la "Procedura di non contemporaneità".
- In presenza di altri traffici precedentemente dichiarati l'elicottero dovrà attendere il proprio turno al di fuori del circuito di traffico.
- Dal momento in cui l'ultimo traffico avrà liberato la pista principale Cremona radio informerà l'elicottero in attesa della disponibilità dell'elisuperficie invitandolo ad entrare nel circuito di traffico.
- Al termine delle operazioni di atterraggio la pista principale verrà resa di nuovo operativa ed interdetta l'elisuperficie.
- Si sottolinea che al fine di riprendere l'operatività della pista principale l'elicottero dovrà liberare l'elisuperficie e recarsi al parcheggio.

4

## PROCEDURE OPERATIVE DI CONTEMPORANEITÀ TRA ELISUPERFICIE E PISTA PRINCIPALE



AERO CLUB CREMONA  
Associazione Sportiva Dilettantistica

Rev. 1  
15/02/2024

### ATTIVAZIONE E FASI DELLA PROCEDURA DI NON CONTEMPORANEITÀ DELLE OPERAZIONI DI DECOLLO DA ELISUPERFICIE:

- I piloti che intendono decollare dall'elisuperficie devono obbligatoriamente contattare Cremona Radio sulla frequenza VHF 119.655 Mhz.
- Dichiarando marche tipo di aeromobile, posizione ed intenzioni.
- Cremona radio comunica ai piloti tutte le informazioni utili alla partenza ed in caso di elicottero verrà chiesto se intende decollare dall'elisuperficie.
- Con la richiesta di decollo dall'elisuperficie verrà attivata la procedura di non contemporaneità "Procedura di non contemporaneità".
- In presenza di altri traffici che precedentemente hanno dichiarato l'intenzione di decollare l'elicottero dovrà attendere il proprio turno rimanendo al parcheggio.
- Dal momento in cui l'ultimo traffico avrà liberato la pista a seguito della partenza, Cremona Radio informerà l'elicottero della disponibilità dell'elisuperficie per il decollo.
- Al termine delle operazioni di decollo la pista principale verrà nuovamente resa operativa ed interdetta l'elisuperficie.

**NB.:** I traffici HEMS hanno priorità su tutti gli altri traffici.

Durante l'attivazione della procedura di non contemporaneità tutti i traffici per Cremona con intenzione di atterrare sulla pista principale dovranno attendere al di fuori del circuito di traffico, così come tutti i traffici in partenza da Cremona per mezzo della pista principale dovranno attendere al parcheggio che vengano concluse le operazioni sull'elisuperficie.

Essendo l'aeroporto (VFR) operativo solo negli orari e nei giorni dichiarati, ma comunque mai dopo le effemeridi, la presente procedura è applicabile esclusivamente nelle ore diurne.

Anche in caso di emergenza si conferma fermamente la non contemporaneità tra le operazioni su pista principale ed elisuperficie.

#### Remark:

L'uso contemporaneo dell'eliporto e della pista è proibito al fine di non creare situazioni di potenziale conflitto tra traffici aerei.

L'atterraggio di elicotteri sulla pista principale 29 – 11 è preferenziale.



**PROCEDURAE OPERATIVAE DI CONTEMPORANEITÀ TRA ELISUPERFICIE E PISTA PRINCIPALE**



AERO CLUB CREMONA  
Associazione Sportiva Dilettantistica

Rev. 1  
15/02/2024

**Sommario**

<b>PROCEDURA DI NON CONTEMPORANEITÀ TRA ELISUPERFICIE E PISTA .....</b>	<b>1</b>
RIFERIMENTI NORMATIVI .....	1
PREMESSA .....	1
<b>ELISUPERFICIE.....</b>	<b>1</b>
FATO (FINAL APPROACH TAKE-OFF AREA).....	2
<b>PISTA 29 – 11 (Runway) .....</b>	<b>3</b>
<b>PROCEDURA DI NON CONTEMPORANEITÀ.....</b>	<b>4</b>
ATTIVAZIONE E FASI DELLA PROCEDURA DI NON CONTEMPORANEITÀ DELLE OPERAZIONI DI DECOLLO DA ELISUPERFICIE:.....	5

## L – AGGIORNAMENTI

### L.1 REGISTRO AGGIORNAMENTI

Numero	Soggetto	Data pubblicazione	Inserito da
01	Cartina aeroporti alternati. Allegato <b>K.7</b> .	05/12/2014	Silvotti F.
02	Obbligo di radio VHF in costante monitoraggio sui 119.655 per gli automezzi all'interno delle aree di manovra degli aeromobili. Aggiunta al paragrafo <b>I.1</b> .	22/01/2015	Silvotti F.
03	Aggiunto capitolo <b>J</b> “Elisuperficie”.	22/01/2015	Silvotti F.
04	Aggiunto paragrafo <b>I.6</b> “Segnalazione eventi”.	29/01/2015	Silvotti F.
05	Aggiunta dell'allegato <b>K.8</b> “Linee guida segnalazione eventi”.	29/01/2015	Silvotti F.
06	Aggiunta paragrafo <b>I3</b> “Segnaletica orizzontale”.	29/01/2015	Silvotti F.
07	Aggiornamento paragrafo <b>D.2</b> “Operatività dell'aeroporto Cremona Migliaro”.	29/01/2015	Silvotti F.
08	Aggiunta ostacolo alla navigazione al paragrafo <b>H sezione 10</b> .	29/01/2015	Silvotti F.
09	Aggiunta allegato <b>K.5</b> “Richiesta operatività VDS su aeroporto di Cremona “Migliaro”.	29/01/2015	Silvotti F.
10	Aggiunta paragrafo <b>E.5</b> “VDS”.	29/01/2015	Silvotti F.
11	Paragrafo <b>D.7</b> “Low visibility e VFR notturno”.	29/01/2015	Silvotti F.
12	Aggiunta al paragrafo <b>A.6</b> “Coordinamento con altri operatori aeroportuali” la società Mach014.	23/02/2016	Silvotti F.
13	Aggiornamento paragrafo <b>J3</b> “Informazioni elisuperficie”.	20/10/2020	Silvotti F.
14	Paragrafo <b>K1</b> , aggiornamento cartina APPROACH aeroporto Cremona.	20/10/2020	Silvotti F.
15	Paragrafo <b>K2</b> , aggiornamento cartina aeroportuale aeroporto cremona.	20/11/2016	Silvotti F.
16	Nuovo Paragrafo <b>D.7</b> “Divieti e limitazioni”. Cancellato Paragrafo <b>D.7</b> “Low visibility e VFR notturno”	22/11/2016	Silvotti F.
17	Paragrafo <b>H</b> “Informazioni Aeroportuali” aggiornamento dati e aggiunta procedura di ingresso pista 11 (pag. 27).	30/11/2016	Silvotti F.
18	Regole aggiunte al paragrafo <b>E.3</b>	20/10/2020	Silvotti F.
19	<b>C.2</b> , transponder. <b>A.6</b> , presidente. <b>E3</b> , Gilet ad alta visibilità. <b>I.1</b> , Dispositivo rompi fiamma e lampeggiante, personale incaricato eE-mor.	20/05/2021	Silvotti F.
20	Cartine	16/11/2021	Silvotti F.
21	Inserimento dell'allegato “Procedure operative di contemporaneità locale” e riferimenti.	06/04/2022	Silvotti F.

