

CAPITOLO 6 - INFORMAZIONI AERONAUTICHE

1. INFORMAZIONI DA RENDERE DISPONIBILI

1.1 Pubblicazioni

1.1.1 Le informazioni aeronautiche sono rese dall'ENAV, responsabile della fornitura del Servizio Informazioni Aeronautiche - AIS, mediante la pubblicazione dell'AIP-Italia, Aeronautical Information Publication, e relativi emendamenti (Varianti e Supplementi a ciclo normale oppure AIRAC), delle Aeronautical Information Circulars – AIC e dei NOTAM, Notice To Airmen. Il gestore è il soggetto che possiede o elabora i dati oggetto di pubblicazione ed è responsabile della correttezza dei dati stessi. Indipendentemente dalla fonte dei dati l'ENAV è responsabile della corrispondenza di quanto pubblicato ai dati ricevuti.

1.1.2 Allo scopo di assicurare che l'AIS ottenga le informazioni che gli consentono di fornire informazioni pre-volo aggiornate e di ottemperare alla necessità di informazioni in volo, devono essere formulati degli accordi tra l'AIS ed il Gestore, responsabile dei servizi d'eliporto, di modo che allo stesso AIS, nel rispetto della tempistica prevista, sia riportato quanto segue:

- a) informazioni sulle condizioni dell'eliporto;
- b) lo stato operativo delle attrezzature associate, dei servizi e degli aiuti alla navigazione entro l'area di competenza;
- c) ogni altra informazione che si ritiene sia d'importanza operativa.

Prima di apportare modifiche al sistema di navigazione aerea, il Gestore deve tenere in conto il tempo necessario all'AIS per la preparazione, la produzione e la pubblicazione del materiale da diffondere.

Sono molto importanti le variazioni alle informazioni aeronautiche, riguardanti le carte e/o i sistemi di navigazione computerizzati, che devono essere notificate dal Sistema AIRAC, nel rispetto della tempistica definita dal Regolamento AIS dell'ENAC.

Il Gestore, nel trasmettere i dati/ informazioni all'AIS deve tenere nel dovuto conto i requisiti di precisione ed integrità per i dati aeronautici come specificato nel Capitolo 2 del presente Regolamento.

1.1.3 Il Fornitore dei Servizi di Navigazione Aerea rende disponibili agli utilizzatori dell'eliporto le informazioni significative per la condotta delle operazioni di volo da e per l'eliporto. A tale scopo il Gestore deve rendere disponibili locali adeguati per la raccolta delle informazioni e l'accesso ad esse da parte di piloti ed operatori.

1.1.4 Il Gestore deve notificare all'ENAC:

- ogni errore od omissione nelle informazioni dell'eliporto, che hanno impatto sulle caratteristiche fisiche dell'eliporto o sulla condotta delle operazioni e che risultino pubblicate nell'AIP-Italia, in una AIC o in un NOTAM;
- ogni prevista modifica della configurazione dell'eliporto e delle sue installazioni, che potrebbe avere influenza su tali informazioni.

1.2 Informazioni per gli operatori

In un eliporto certificato in accordo al presente regolamento, in aggiunta alle notizie riportate in AIP e NOTAM, devono essere fornite ai piloti ed agli operatori aerei le informazioni relative ai punti seguenti, coerentemente con quanto previsto dalla normativa internazionale in materia di informazioni pre-volo:

- mutamenti significativi nelle operazioni dell'eliporto;
- mutamenti significativi apportati a procedure per i servizi di navigazione aerea;
- lavori di costruzione o di manutenzione nelle aree operative o nelle immediate vicinanze;
- porzioni non utilizzabili di qualunque parte dell'area operativa;
- presenza di neve e spessore del suo manto, di ghiaccio o neve mista ad acqua (slush) sulle aree di atterraggio e sollevamento dal suolo e sulle vie di rullaggio a terra;
- accumuli o ammassi di neve su aree di atterraggio e sollevamento dal suolo o vie di rullaggio a terra o nelle immediate adiacenze di essi;
- aeromobili parcheggiati o presenza di altri oggetti sulle vie di rullaggio o nelle immediate adiacenze;
- presenza di altri fattori di rischio temporanei od ostacoli, inclusi quelli creati dalla presenza di volatili;
- inefficienza o operatività irregolare di qualunque sezione degli impianti AVL o dei sistemi di illuminazione, inclusa l'indisponibilità delle luci del sentiero di discesa, della FATO e della TLOF, di raccordi, ostacoli, e dell'alimentazione elettrica;
- inefficienza, operatività irregolare e modifiche nelle condizioni operative di qualunque aiuto per l'avvicinamento, la navigazione e le comunicazioni aeronautiche e del sistema di alimentazione secondaria;
- variazioni e limitazioni sulla disponibilità di combustibile e olio;
- ogni altra informazione significativa per la condotta delle operazioni.

Le informazioni citate sono comunicate al Fornitore dei Servizi di Navigazione Aerea dal Gestore per le finalità di cui al precedente punto 1.1.3; sono rese dal Fornitore dei Servizi di Navigazione Aerea per i servizi resi dallo stesso ed altresì comunicate al Gestore al fine di valutare l'eventuale impatto operativo sulla gestione dell'eliporto.

2. AZIONI IN CASO DI EVENTI SIGNIFICATIVI

2.1 Ogni volta che, con breve preavviso, si verifica o si prevede possa verificarsi una delle seguenti condizioni, il Gestore deve attivarsi e trasmettere al Fornitore dei Servizi di Navigazione Aerea con immediatezza le variazioni o le modifiche da pubblicare tramite NOTAM:

- (a) implementazione, chiusura o mutamenti significativi nelle operazioni dell'eliporto, incluse variazioni nella disponibilità delle aree operative e variazioni delle distanze dichiarate di pista;
- (b) implementazione, cancellazione o avarie delle luci dell'eliporto e degli altri AVL di competenza;
- (c) presenza o rimozione di ostruzioni temporanee alle operazioni degli aeromobili nelle aree operative;
- (d) presenza o rimozione di fattori di rischio a causa di neve, ghiaccio, acqua o "slush" sulle aree operative;
- (e) presenza di animali che costituiscono rischio per le operazioni degli aeromobili;
- (f) interruzione, ripristino in servizio o variazioni al livello di protezione normalmente disponibile sull'eliporto per il servizio antincendio e soccorso, ove tale servizio è reso dal Gestore;
- (g) implementazione, rimozione, inefficienza o ripristino della funzionalità dei fari d'eliporto e delle luci ostacoli, presenti nell'eliporto o nelle zone limitrofe di cui al Capitolo 5 del presente Regolamento;
- (h) erezione o rimozione di ostacoli alla navigazione aerea nelle aree di decollo, salita o avvicinamento;

- (i) interruzione o ripristino delle operazioni di componenti importanti dei sistemi di illuminazione dell'eliporto;
- (j) variazioni e limitazioni alla disponibilità di combustibile ed olio.

2.2 Il Gestore informa immediatamente l'ENAC delle comunicazioni inviate al Fornitore dei Servizi di Navigazione Aerea in merito alle situazioni di cui al precedente paragrafo 2.1. Il NOTAM, predisposto dal Fornitore dei Servizi di Navigazione Aerea, è approvato dall'ENAC.

2.3 Quando le modifiche sono previste con congruo anticipo, deve essere richiesto ad ENAV un emendamento o supplemento all'AIP inviandone copia all'ENAC. Il Gestore deve tener presente che le informazioni di cui sopra debbono essere pubblicate in accordo al sistema AIRAC, secondo con le cadenze temporali specificate nella apposita AIC emanata annualmente dall'ENAV.

2.4 Modifiche diverse da quelle elencate al precedente punto 2.1, che non abbiano impatto sulle operazioni degli aeromobili, devono essere notificate direttamente al Servizio AIS dell'ENAV, per consentire l'adozione di modifiche dell'AIP. Per tali casi non è necessario inviare all'ENAC copia di tale tipo di informazioni.

CAPITOLO 7 – MANUTENZIONE E SERVIZI DELL’ELIPORTO

1. MANUTENZIONE

(da sviluppare)

Il Gestore deve definire ed attuare un programma manutentivo, che, ove necessario, includa la manutenzione preventiva, al fine di mantenere le infrastrutture e gli impianti dell’eliporto in condizioni tali da non pregiudicare la sicurezza, la regolarità o l’efficienza delle operazioni di volo.

2. ATTIVITA’ NELLE AREE OPERATIVE

(da sviluppare)

L’operazione in sicurezza di elicotteri e veicoli nell’area operativa dipende in larga parte dalla configurazione dell’eliporto in tutte le condizioni di visibilità e dal rispetto delle procedure, dei segnali, e, ove presente il servizio ATS, le relative istruzioni. Ne segue che alla base di una efficace protezione delle aree di decollo ed atterraggio da intrusioni vi è una adeguata conoscenza, competenza e disciplina da parte di tutto il personale coinvolto nelle operazioni, nonché l’esclusione dalla zona di qualsiasi veicolo la cui presenza non sia essenziale alle operazioni dell’eliporto.

Nel caso di eliporto situato all’interno di un aeroporto, il Sistema di Guida e Controllo dei Movimenti al Suolo (S.M.G.C.S.), realizzato secondo le previsioni di cui al Regolamento ENAC per la Costruzione e l’Esercizio degli Aeroporti ed alle pertinenti norme attuative, dovrà contemplare anche gli impianti, le attrezzature, gli equipaggiamenti e le procedure operative connesse alle operazioni degli elicotteri.

3. RIFORNIMENTO DEGLI ELICOTTERI

(da sviluppare)

CAPITOLO 8 - PREVENZIONE E GESTIONE DEI RISCHI

1. PIANO DI EMERGENZA DELL'ELIPORTO

1.1 Generalità

1.1.1 Il piano d'emergenza consente di affrontare in modo organizzato eventi potenzialmente pericolosi che si possono verificare nell'ambito dell'eliporto individuando le procedure per coordinare l'azione di risposta di diversi enti o servizi, interni ed esterni all'eliporto stesso.

Il piano di emergenza si applica alle emergenze che si verificano nel sedime dell'eliporto o in quelle aree adiacenti il sedime ove al verificarsi di un incidente i mezzi di pronto intervento, le infrastrutture disponibili presso l'eliporto, le procedure sviluppate risultano essere efficaci per un primo intervento e per un successivo supporto alle attività di soccorso da parte degli enti territoriali preposti. L'estensione dell'area di applicazione del piano di emergenza è determinata dal Gestore in coordinamento con gli altri soggetti interessati.

Nel caso di eliporto situato all'interno di un aeroporto il Piano di emergenza aeroportuale, predisposto dal Gestore secondo le previsioni di cui al Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, dovrà contemplare anche le emergenze connesse alle operazioni degli elicotteri.

1.1.2 Il piano di emergenza è approvato dall'ENAC che, ai fini dell'adozione, accerta le caratteristiche e le esigenze dei servizi interessati e degli enti coinvolti, interni ed esterni all'eliporto, nonché i contenuti delle parti del piano di relativa competenza.

Il piano di emergenza definisce i ruoli in caso di emergenza; l'esecuzione delle singole parti del piano è assicurata dai soggetti individuati nel piano stesso, che assumono la responsabilità tecnica del proprio intervento.

1.1.3 Il Gestore predispone il piano di emergenza; la redazione del piano tiene conto delle tipologie degli elicotteri, delle attività dell'eliporto, delle caratteristiche del territorio ed delle risorse disponibili all'interno e all'esterno dell'eliporto. Il Gestore propone emendamenti al piano in relazione alle variazioni delle caratteristiche dell'eliporto che possano modificare le condizioni di rischio.

1.1.4 Il piano di emergenza dell'eliporto contiene:

- a) Tipi di emergenza previsti;
- b) Enti coinvolti;
- c) Responsabilità e ruolo di ogni ente e del centro operativo per l'emergenza, descrizione delle risorse e procedure utilizzate, per ogni tipo di emergenza;
- d) Informazioni su nomi e numeri di telefono di uffici o persone da contattare in caso di emergenza;

Il piano di emergenza deve altresì essere compatibile con i piani di soccorso adottati da altre autorità o amministrazioni (piano provinciale di soccorso, piano di protezione civile, piano per il soccorso in mare, ...).

Il manuale dell'eliporto deve identificare le strutture organizzative del Gestore responsabili per le attività derivanti dall'attuazione del piano.

1.2 Gestione delle emergenze

1.2.1 Lo schema per l'emergenza prevede tre fasi:

- a) *conoscenza e comunicazione*, in cui di norma il ruolo preponderante è assegnato al soggetto avente il compito di portare agli agenti del soccorso l'immediata notizia dell'emergenza
- b) *soccorso*, il cui attore principale è, almeno nella primissima fase, il Servizio di soccorso e lotta antincendio;
- c) *post soccorso*, comprendente l'assistenza ai passeggeri incolumi, ai familiari dei passeggeri presenti, l'adozione dei necessari provvedimenti aeronautici ecc...

Il Gestore è il soggetto in grado di assicurare, tra le fasi b) e c), una funzione di raccordo operativo fra le necessità del soccorso e le risorse dell'eliporto.

1.2.2 Il Gestore deve identificare una persona che coordini le azioni durante l'emergenza.

1.2.3 Il Gestore deve provvedere affinché il sistema di comunicazione sia adeguato alle esigenze dell'eliporto in condizioni di emergenza. Tale sistema comprende dispositivi di allarme idonei a fornire immediata notizia dell'emergenza.

1.3 Esercitazioni

1.3.1 Il piano contiene procedure per la valutazione periodica della sua adeguatezza e per l'analisi dei risultati, allo scopo di migliorarne la efficacia. Il Gestore adotta le iniziative che assicurano il buon funzionamento del piano, in termini di pianificazione delle esercitazioni, e gli eventuali provvedimenti correttivi.

1.3.2 Il piano è valutato tramite:

- (a) una esercitazione di emergenza dell'eliporto su scala totale prima dell'approvazione del piano;
- (b) una esercitazione di emergenza dell'eliporto su scala totale ad intervalli non superiori a tre anni;
- (c) eventuali esercitazioni di emergenza parziali nel corso dell'anno successivo per assicurarsi che ogni carenza riscontrata sia stata eliminata.

Ogni carenza riscontrata durante le esercitazioni o durante un'emergenza reale deve essere prontamente eliminata dai soggetti interessati.

1.3.3 Ciascuna esercitazione relativa al piano di emergenza deve essere rappresentativa delle condizioni operative dell'eliporto e deve essere oggetto di un adeguato briefing preventivo con tutti i soggetti interessati.

1.3.4 Ove si rendano necessarie modifiche significative al Piano di Emergenza, l'efficacia è verificata con ulteriori esercitazioni, parziali o totali.

2. SOCCORSO E LOTTA ANTINCENDIO

2.1 Condizioni generali

2.1.1 Gli eliporti di cui al punto 1.5 del Capitolo 1 del presente Regolamento, oppure quando richiesto dall'ENAC secondo le previsioni di cui al punto 1.4 dello stesso Capitolo 1, devono essere dotati di servizi di soccorso e lotta antincendio.

2.1.2 Al servizio di soccorso e lotta antincendio provvedono le organizzazioni di cui al successivo paragrafo 2.2, debitamente posizionate ed equipaggiate.

2.2 Erogazione del servizio

2.2.1 L'erogazione del servizio di soccorso e lotta antincendio sugli eliporti aperti al traffico commerciale avviene in conformità ai requisiti generali stabiliti dall'ENAC nel presente Capitolo.

La regolamentazione tecnica utile per l'istituzione del servizio soccorso e lotta antincendio è emanata dal Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile del Ministero dell'Interno.

2.2.2 Ad eccezione degli eliporti situati in aeroporti ove il servizio di soccorso e lotta antincendio è assicurato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (C.N.VV.F.) al servizio di soccorso e lotta antincendio provvede il Gestore aeroportuale direttamente o, ove autorizzato da ENAC, mediante altri soggetti. Per l'erogazione del servizio il Gestore, o altro soggetto autorizzato, deve essere in possesso della prevista abilitazione rilasciata dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco secondo quanto previsto nel precedente comma 2.2.1.

2.3 Livello di protezione da prevedere

2.3.1 L'ENAC determina la categoria antincendio dell'eliporto ai fini del soccorso e della lotta antincendio utilizzando i criteri esposti nel presente paragrafo.

2.3.2 La categoria antincendio può richiedere elevazioni a seguito di variazione della tipologia degli elicotteri che utilizzano l'eliporto.

In tale ipotesi il Gestore deve redigere uno specifico documento valutativo dal quale si evincano le nuove esigenze di traffico e la compatibilità dello stesso con la capacità infrastrutturale ed operativa dell'eliporto.

L'ENAC, sulla base del documento trasmesso, esprime le proprie determinazioni di merito.

2.3.3 La categoria antincendio dell'eliporto è determinata mediante la tabella 5.1 e si basa sulla lunghezza fuori tutto degli elicotteri più lunghi che normalmente utilizzano l'eliporto.

Tabella 5.1
Categorie degli eliporti ai fini del soccorso e della lotta antincendio

<i>Categoria antincendio</i>	<i>Lunghezza fuori-tutto dell'elicottero</i>
H1	da 0 m fino a 15 m esclusi
H2	da 15 m fino a 24 m esclusi
H3	da 24 m fino a 18 m esclusi

2.3.4 Durante i periodi previsti di attività con elicotteri più piccoli, il livello di protezione disponibile sarà non inferiore a quello necessario per la categoria più elevata dell'elicottero che si prevede utilizzerà l'eliporto durante quel periodo.

2.4 Equipaggiamento di soccorso ed agenti estinguenti

2.4.1 Negli eliporti devono essere predisposti agenti estinguenti ed un equipaggiamento di soccorso commisurati al livello di protezione dell'eliporto secondo i requisiti emanati dal Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile.

2.4.2 Negli eliporti in elevazione l'equipaggiamento di soccorso deve essere conservato nelle adiacenze dell'eliporto stesso. Le caratteristiche degli impianti fissi di estinzione e dei relativi agenti estinguenti sono stabilite dal Dipartimento dei VV.F. del Ministero dell'Interno con proprie disposizioni.

2.5 Tempi di risposta

2.5.1 Negli eliporti a livello del suolo l'obiettivo operativo del servizio di soccorso e lotta antincendio è quello di assicurare, nell'ambito dell'area operativa, un tempo di risposta non superiore ai due minuti, in condizioni ottimali di visibilità e delle superfici da percorrere.

2.5.2 Si definisce tempo di risposta l'intervallo temporale che intercorre tra l'inoltro della chiamata al servizio di soccorso e lotta antincendio ed il momento in cui il primo veicolo (il servizio) raggiunge un'ideale posizione per l'applicazione dell'agente estinguente ad un rateo pari almeno al 50% del rateo di scarico previsto per la categoria dell'eliporto.

2.5.3 L'area operativa comprende: l'area di avvicinamento finale e decollo (FATO), l'area di atterraggio e sollevamento dal suolo (TLOF), tutte le aree usate per la movimentazione, per il rullaggio al suolo, il rullaggio in volo ed il parcheggio degli elicotteri.

2.5.4 Il fornitore del servizio di soccorso e lotta antincendio deve predisporre un programma di manutenzione preventiva dei veicoli di soccorso ed antincendio (o degli impianti fissi) al fine di assicurarne l'efficienza dell'equipaggiamento ed il rispetto del tempo di risposta per la durata della vita utile.

2.5.5 Sugli eliporti in elevazione durante le operazioni di volo il servizio di soccorso e lotta antincendio deve essere immediatamente disponibile presso l'eliporto stesso o nelle sue immediate vicinanze.

2.6 Sistemi di allarme e di comunicazione

2.6.1 Deve essere previsto un sistema di allarme ottico, acustico e telefonico per il personale di soccorso e lotta antincendio, nella stazione antincendio e in ogni altro presidio. Tale sistema è attivato dal Gestore oppure dalla torre di controllo (nel caso di eliporti all'interno di aeroporti dotati di servizio ATC).

2.6.2 Un idoneo sistema di comunicazione deve collegare il Gestore oppure la torre di controllo con ogni postazione antincendio e con i veicoli di soccorso.

2.7 Strade di accesso in caso di emergenza

2.7.1 Negli eliporti a livello del suolo devono essere previste strade di accesso da utilizzare nei casi di emergenza, ove le condizioni del terreno ne consentano la costruzione, per facilitare l'obiettivo dei tempi di risposta minimi. Particolare attenzione va posta nella disposizione di accessi rapidi alle aree di avvicinamento esterne al sedime dell'eliporto.

Le recinzioni pertanto devono essere dotate di accessi alle aree esterne per mezzo di cancelli a rottura prestabilita.

2.7.2 Le strade di servizio possono essere utilizzate come strade di accesso di emergenza se adeguatamente ubicate e costruite. Le strade di accesso di emergenza devono essere in grado di sostenere i veicoli più pesanti che le useranno ed essere transitabili in qualsiasi condizione atmosferica.

2.8 Stazioni antincendio

Negli eliporti a livello del suolo le postazioni antincendio utilizzate dalle organizzazioni di cui al precedente paragrafo 2.2, anche per il ricovero dei mezzi in dotazione, sono dislocate all'interno del sedime dell'eliporto, allo scopo di garantire tempi di intervento coerenti con quanto indicato al precedente paragrafo 2.5. L'ubicazione delle postazioni antincendio deve garantire ai mezzi di soccorso ed antincendio un accesso diretto e libero all'area operativa.

2.9 Eliporti situati all'interno di aeroporti

Nel caso di eliporto situato all'interno di un aeroporto, non è necessario istituire altri servizi di assistenza antincendio e di soccorso oltre quelli aeroportuali esistenti purché il livello di protezione sia riferito ai valori più alti tra quelli corrispondenti alle classi antincendio dell'eliporto e dell'aeroporto e, nel caso di eliporti al suolo, il tempo di risposta sull'eliporto non superi i due minuti.

Si rimanda pertanto alle previsioni di cui al Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti.

CAPITOLO 9 – IDONEITA' ALLE OPERAZIONI

1. OPERAZIONI IN VFR NOTTURNO

(da sviluppare)

2. OPERAZIONI STRUMENTALI

(da sviluppare)