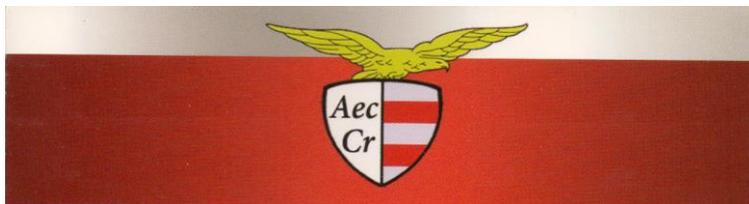




REGOLAMENTO AEROPORTUALE AERO CLUB DI CREMONA “MIGLIARO”

Compilatore: Fabio Silvotti	Il presidente: Angelo Castagna	Direttore scuola AG: Gianluigi Massoni
Visto ENAC:	Direttore scuola VDS: Davide Spotti	Responsabile sicurezza: Antonello Sozzi



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	5
A.5 TEMPI E SCOPO DELL’ATTIVITÀ.....	7
A.6 COORDINAMENTO CON ALTRI OPERATORI AEROPORTUALI	8
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	15
E.5 VDS.....	15



F – ATTIVITÀ FORMATIVA	16
F.1 PREMESSA	16
F.2 FORMAZIONE E INFORMAZIONE SULLE PROCEDURE	16
F.3 PROVA PRATICA	16
F.4 RIPRESA VOLI.....	16
G – DOCUMENTAZIONE RISULTANTE	16
G.1.1 SCHEDA PILOTA.....	16
G.1.2 SCHEDA AEROMOBILE “QTB”	17
G.1.3 ELENCO PILOTI AUTORIZZATI	17
G.1.4 ELENCO AEROMOBILI AUTORIZZATI	17
G.1.5 DIRITTI DI ACCESSO ALLA DOCUMENTAZIONE	17
G.1.6 REVISIONE DELLA DOCUMENTAZIONE	17
G.1.7 CONSERVAZIONE DEI DOCUMENTI.....	17
G.1.8 RESPONSABILITÀ GESTIONALE DELLA DOCUMENTAZIONE	18
H – INFORMAZIONI AEROPORTUALI	19
I – SICUREZZA	28
I.1 ACCESSI	28
I.2 MISURE DI SICUREZZA.....	28
I.3 SEGNALETICA ORIZZONTALE	28
I.4 SICUREZZA DEL LAVORO	29
I.5 TUTELA AMBIENTE	29
I.6 GESTIONE EMERGENZE.....	29
I.7 SEGNALAZIONE EVENTI.....	31
J – ELISUPERFICIE	34
J.1 UTILIZZO DELL’ELISUPERFICIE	34
J.2 SICUREZZA ELISUPERFICIE.....	34
J.3 INFORMAZIONI ELISUPERFICIE.....	35
K – ALLEGATI	37
K.1 CARTINA AEROPORTO DI CREMONA “MIGLIARO”	38
K.2 MAPPA DELLA ZONA AEROPORTUALE DI CREMONA “MIGLIARO”	39
K.3 NOTA 88/10 DEL 24/06/2010 “ATTIVITÀ VDS”	40
K.4 AUTORIZZAZIONE ATTIVITÀ VDS ENAC.....	41
K.5 RICHIESTA OPERATIVITÀ VDS BASICO SU AEROPORTO DI CREMONA “MIGLIARO”	42



K.6	MAPPA ACCESSI ALL'AEROPORTO DI CREMONA "MIGLIARO"	43
K.7	CARTINA AEROPORTI ALTERNATI.....	44
K.8	LINEE GUIDA PER LA CLASSIFICAZIONE DEGLI EVENTI AERONAUTICI	45
L	– AGGIORNAMENTI	48
L.1	REGISTRO AGGIORNAMENTI.....	48



A - INTRODUZIONE

A.1 PREMESSA

Scopo del presente documento è il recepimento e l'attuazione di una serie di prescrizioni dettate da ENAC Direzione Aeroportuale 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

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.

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 Aeroportuale 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 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 determinare 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 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 sono 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 aeroportuale di Milano Linate ed è consentita nei giorni in cui l'aeroporto è operativo.

L'attività VDS è consentita nei giorni e negli orari riportati nella nota 88/10 del 24/06/2010 dell'aero club di Cremona e conseguente autorizzazione ENAC protocollo del 11/10/2010 0119407/ENAC/CML (consultabili in allegato).

In relazione alla disponibilità del personale adibito ai servizi aeroportuali dell'aero club di Cremona, verranno pubblicati tramite circolari interne e affissione presso l'ufficio gli orari e periodi durante i quali è consentita l'attività sull'aeroporto da parte dei soci dell'aero club.

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



A.6 COORDINAMENTO CON ALTRI OPERATORI AEROPORTUALI

L'attività di coordinamento dell'aero club di Cremona, verrà regolata tramite contratto tra le parti. Gli operatori portuali dovranno essere sottoposti al rilascio dell'autorizzazione da parte dell'ENAC direzione aeroportuale di Milano Linate o ente di competenza.

Elenco soggetti operanti presso l'aeroporto di Cremona "Migliaro":

- Società / Organizzazione: Aero club di Cremona "Associazione sportiva dilettantistica"

Descrizione attività:

Sede: Via Bergamo Km 3,2 – 26100 Cremona

Tel.: 0372 560895 Fax: 0372 560939

Responsabile: Angelo Castagna

- Società / Organizzazione:

Descrizione attività: Associazione dilettantistica Sky Team Cremona

Sede: Via Passo del Colla n. 10 – 43100 Parma

Tel.: 0521 270301

Responsabile: Luca Fontanella

- Società / Organizzazione: Mach014

Descrizione attività: Aerofotogrammetria, pubblicità aerea, brokeraggio voli.

Sede: Aqiterme (AL) Regione Barbato SNC

Tel.: 340 859 1233

Responsabile: Elster Franziska Maria Helena

- Società / Organizzazione:

Descrizione attività: NIL

Sede: NIL

Tel.: NIL

Responsabile: NIL



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 di Cremona 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.2 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 e fax dell'aeroporto di Cremona "Migliaro".
- Conoscenza dell'ubicazione di aeroporti alternati da utilizzare in caso di chiusura forzata dell'aeroporto di Cremona (allegato K.7).
- Divieti e limitazioni (paragrafo D.7).

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.
- 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.

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".
- Cartina degli 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 anche se nessun responsabile dell'aero club è presente a condizione che gli orari e i giorni in cui si effettua l'attività di volo siano quelli indicati sulle circolari emesse dall'aero club di Cremona "Migliaro" o previa autorizzazione.

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. 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

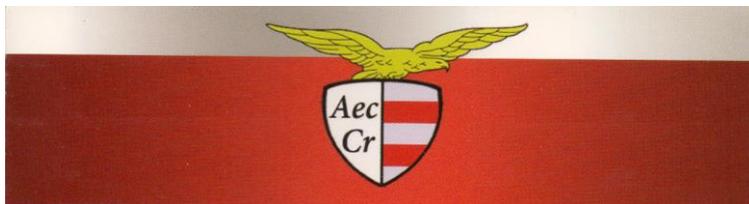
Prima di intraprendere un volo il pilota deve trovarsi nelle seguenti condizioni psicofisiche:

- 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.



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 consentito solo ed esclusivamente per voli HEMS e solo per atterraggi/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 285° mantenendo una distanza dal campo di 0,8 NM Nord. 15 secondi dopo aver lasciato il bordo sud di Casterverde virare in Base sorvolando le serre.



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.

L'attività VDS presso l'aeroporto di Cremona "Migliaro" è autorizzata e la conduzione dei voli avviene in conformità e alle prescrizioni del D. Lgs. 15 Marzo 2006 n.151, DPR 133 del 09.07.2010 e Normative ENAC in vigore.

Le attività di paracadutismo, volo a vela, scuola PPL-A e scuola VDS 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 di 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 lasciare il parcheggio contattare Cremona radio sulla frequenza di 119.65 MHz e comunicare, posizione, intenzioni e 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.



- In caso di decollo da pista 11 eseguire la procedura antirumore.
- A cinque miglia nautiche dall'aeroporto comunicare posizione, quota e la frequenza su cui si intende cambiare.

E.3 ARRIVI ALL'AEROPORTO DI CREMONA "MIGLIARO"

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

- Aver soddisfatto tutti i requisiti previsti al punto "E.2".
- Prendere visione della cartina d'aeroporto per prendere conoscenza del circuito di traffico.
- Contattare Cremona radio 119.65 MHz. 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.
- 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.

N.B. La quota di circuito dell'aeroporto di Cremona "Migliaro" è fissata a 700 ft. (AGL), Tale quota non è permessa ai velivoli VDS nei giorni feriali, pertanto la quota di circuito per i velivoli VDS durante i giorni feriali è fissata a 500 ft. (AGL).

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 di velivoli VDS. 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 dei VDS non avanzati è soggetta a segregazione (allegato K.3) e preventivamente autorizzata dalla D.A. di Milano Linate. A tale proposito tutti gli aeromobili ultraleggeri non avanzati che intendono operare sull'aeroporto dovranno inoltrare richiesta scritta tramite apposito modulo allegato (K.5).



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.

Dopo aver preso visione dell'regolamento aeroportuale il pilota che intende utilizzare gli aeromobili di proprietà o in esercenza dell'aero club di Cremona sarà sottoposto a valutazione da parte di un istruttore della scuola di volo e alla conseguente approvazione del direttore della scuola.

F.3 PROVA PRATICA

La valutazione che dà accesso all'utilizzo degli aeromobili di proprietà o in esercenza dall'aero club di Cremona sarà svolta per mezzo di un volo di controllo con un istruttore della scuola di volo dell'aero club di Cremona.

F.4 RIPRESA VOLI

Se il pilota inserito nella lista dei piloti autorizzati dall'aero club di Cremona non svolge l'attività di volo da più di un mese è d'obbligo effettuare una "ripresa" di volo con istruttore presso la scuola dell'aero club di Cremona. L'effettuazione della ripresa del volo non sarà formalmente documentata.

G – DOCUMENTAZIONE RISULTANTE

G.1.1 SCHEDA PILOTA

La scheda pilota dovrà contenere tutte le informazioni relative al pilota e dovrà dare l'evidenza e la registrazione dell'avvenuta formazione.

La scheda pilota sarà custodita nel "dossier piloti" presso la segreteria dell'aero club di Cremona.



G.1.2 SCHEDA AEROMOBILE “QTB”

La scheda aeromobile “QTB” conterrà tutte le informazioni relative al velivolo e dovrà contenere l’evidenza che il personale di controllo ha effettivamente verificato il possesso dei requisiti previsti al punto “C2” tramite verifica ispettiva interna.

La scheda aeromobile verrà custodita nel “dossier aeromobili” presso la segreteria dell’aero club di Cremona.

G.1.3 ELENCO PILOTI AUTORIZZATI

La lista dei piloti autorizzati dall’aero club di Cremona dovrà essere disponibile presso gli uffici dell’aero club.

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 dell’aero club introduce 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.



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	Coordinate ARP 45°10'02"N 010°00'07"E	ARP coordinates 45°10'02"N 010°00'07"E
2	Direzione e distanza dalla città 2.16 NM NNW Cremona	Direction and distance from city 2.16 NM NNW Cremona
3	Elevazione/Temperatura di riferimento 161 FT / NIL	Elevation/Reference temperature 161 FT / NIL
4	Variatione magnetica/Variatione annuale NIL	Magnetic variation/Annual change NIL
5	Autorità amministrativa aeroportuale ENAC - DA Milano Linate 20090 Linate Tel +39 02 74852952 Fax +39 02 7560264 e-mail: aero.linate@enac.gov.it Esercente Aero club Cremona Tel. +39 0372 560895; fax +39 0372 560939 Autorità ATS NIL	Aerodrome administration authority ENAC - DA Milano Linate 20090 Linate Tel +39 02 74852952 Fax +39 02 7560264 e-mail: aero.linate@enac.gov.it Aerodrome operator Aero club Cremona a.s.d. Tel. +39 0372 560895; fax +39 0372 560939 ATS authority NIL
6	Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) VFR	Type of traffic permitted (IFR/VFR) VFR
7	Note NIL	Remarks NIL

3 ORARIO DI SERVIZIO

OPERATIONAL HOURS

1	Amministrazione aeroportuale Da martedì a domenica e festivi HJ-/ +30 - Lunedì chiuso	Aerodrome Administration From TUE to SUN and HOL HJ -/+30 - MON closed
2	Dogana e immigrazione NIL	Customs and immigration NIL
3	Servizio sanitario NIL	Health and sanitation NIL
4	AIS Briefing office H24 ARO CBO MILANO	AIS Briefing office H24 ARO CBO MILANO



5	ARO H24 ARO CBO MILANO	ARO H24 ARO CBO MILANO
6	METEO H24 ARO CBO MILANO	METEO H24 ARO CBO MILANO
7	ATS NIL	ATS NIL
8	Rifornimento 0830 - 1130 (0730 – 1030) e 1330 (1230) – SS+30	Fuelling 0830 - 1130 (0730 - 1030) and 1330 (1230) – SS+30
9	Handling NIL	Handling NIL
10	Servizi di sicurezza NIL	Security NIL
11	De-icing NIL	De-icing NIL
12	Note 1) AROCBO MILANO: vedi GEN 3.1	Remarks 1) AROCBO MILANO: see GEN 3.1

4 **SERVIZI DI SUPPORTO ED ATTREZZATURE**

HANDLING SERVICES AND FACILITIES

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

5 **SERVIZI PER I PASSEGGERI**

PASSENGER FACILITIES

1	Alberghi In città	Hotels In town
2	Ristoranti Ristorante, bar	Restaurants Restaurant, bar
3	Trasporti Taxi O/R	Transportation Taxi O/R



4	Servizio medico NIL	Medical facilities NIL
5	Banca e ufficio postale NIL	Bank and Post office NIL
6	Ufficio turistico NIL	Touristic office NIL
7	Note NIL	Remarks NIL

6 **SERVIZI ANTINCENDIO E DI SOCCORSO.**

RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	Categoria servizio antincendio aeroportuale CAT 1 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 1 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso NIL	Rescue equipment NIL
3	Rimozione aeromobili in difficoltà NIL	Capability for removal of disabled aircraft NIL
4	Note NIL	Remarks NIL

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

SEASONAL AVAILABILITY AND CLEARING

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

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

APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	Superficie e resistenza dell'area di stazionamento NIL	Apron surface and strength NIL
2	Larghezza, superficie e resistenza delle TWY NIL	TWY width, surface and strength NIL
3	Localizzazione/Elevazione ACL NIL	ACL location/Elevation NIL
4	Punto di controllo VOR/INS NIL / NIL	VOR/INS checkpoints NIL / NIL
5	Note NIL	Remarks NIL



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

SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM
AND MARKINGS

1	Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili NIL	Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands NIL
2	Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY NIL	RWY and TWY markings and lights NIL
3	Barre d'arresto NIL	Stop bars NIL
4	Note NIL	Remarks 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	Ufficio METEO di riferimento NIL	Associated MET office NIL
2	Orario di servizio NIL	Hours of service NIL
3	Ufficio responsabile preparazione TAF/Periodo di validità NIL / NIL	Office responsible for TAF preparation/Period of validity NIL / NIL
4	Tipo di previsione per l'atterraggio/Intervallo di emissione NIL / NIL	Type of landing forecast/Interval of issuance NIL / NIL
5	Briefing e consultazione fornita ARO CBO MILANO, telefono	Briefing and consultation provided ARO CBO MILANO, telephone



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

12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designazione NR RWY Designation	QFU	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
11	105	650 x 30	LCN 50 ASPH	N45°10'08" E009°59'54"	NIL / NIL
29	285	650 x 30	LCN 50 ASPH	N45°10'04" E10°00'20"	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
11	NIL	NIL	NIL	NIL	100x30
29	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

Designazione NR RWY Designation	OFZ Obstacle free zone (OFZ)	Note Remarks
1	12	13
11	NIL	DTHR 50 M
29	NIL	NIL

13 DISTANZE DICHIARATE

DECLARED DISTANCES

Designazione RWY RWY designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
11	650	650	650	600
29	650	600	650	650



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
11	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
29	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
11	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
29	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
11	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
29	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	Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI: NIL Anemometro: NIL	LDI location and lights Anemometer location and lights LDI: NIL Anemometer: NIL
3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY NIL	TWY edge and centre line lighting NIL
4	Alimentatore secondario/Tempo di intervento NIL	Secondary power supply/Switch over time NIL
5	Note NIL	Remarks NIL



16 AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI

HELICOPTERS LANDING AREA

1	Posizione 45° 10' 01" N 10° 00' 24" E	Position 45° 10' 01" N 10° 00' 24" E
2	Elevazione 161 Ft.	Elevation 161 Ft.
3	Dimensioni, superficie, resistenza, segnaletica Surface: Cemento	Dimensions, surface, strength, marking Surface: Concrete
4	Orientamento 29 / 11	Bearing 29 / 11
5	Distanze dichiarate NIL	Declared distances NIL
6	Luci Luci bianche di bordo – Doppio click sui 120.975 Mhz	Lighting Edge lights – Double click on 120.975 Mhz
7	Note Riservata ai mezzi di soccorso ed emergenza. Giorno e notte	Remarks 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 119.650 MHZ è assegnata per esigenze dell'Aviazione Generale e per l'Aero club, tale Frequenza non deve essere usata per scopi ATS. Frequency 119.650 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	Uso preferenziale delle piste NIL	Runway preferential use NIL
2	Apron NIL	Apron NIL
3	Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio NIL	Special rules for taxiway use NIL
4	Procedure speciali applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO). NIL	Aircraft special procedures in reduced visibility conditions (AWO). NIL
5	Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario NIL	Special operational practice for minimum RWY occupancy NIL
6	Restrizioni locali ai voli Manovre acrobatiche proibite	Local flight restrictions Aerobatics maneuvers prohibited
7	Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale NIL	Provisions for general aviation aircraft NIL

21 **PROCEDURE ANTIRUMORE**

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1	Generalità NIL	General NIL
2	Uso delle piste Procedura antirumore RWY11: dopo il decollo prua 110° fino a 200 Ft QFE, quindi virare a sinistra per 050° fino a 500 Ft; quindi virare a destra per 110° mantenendo 500 Ft per un minuto.	Use of RWY Noise abatement procedure for RWY 11: after take off proceed on heading 110° until passing 200 FT QFE, then turn left to 050° until 500 FT; then turn right heading 110° maintaining
3	Restrizioni al suolo NIL	Ground restrictions NIL
4	Attività addestrativa NIL	Training activity NIL

22 **PROCEDURE DI VOLO**

FLIGHT PROCEDURES

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



4	Procedure per i voli VFR	Procedures for VFR flights
4.1	Informazioni generali NIL	General information NIL
4.2	Attività di circuito Circuito di traffico standard, 700 FT QFE	Circuit activity Standard traffic circuit, 700 FT QFE
4.3	Arrivi	Arrivals
	Procedura di ingresso in circuito per pista 11:	Entry traffic Runway 11:
4.4	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 285° mantenendo una distanza dal campo di 0,8 NM Nord. 15 secondi dopo aver lasciato il bordo sud di Castelverde virare in Base sorvolando le serre.	Joint left downwind at 900 ft AMSL from Railroad at North-East of the field and proceed downwind with heading 285° maintaining 0.8 NM north of the field, after 15 seconds passing Castelverde town southern border turn to base overflying greenhouses.
4.5		
4.6	Partenze NIL	Departures NIL
4.7	Sorvoli NIL	Overflying NIL
4.8	VFR Speciale NIL	Special VFR NIL
	VFR notturno Operazioni consentite solo per voli HEMS, solo per atterraggi/decolli su relativa piazzola elicotteri.	Night VFR Operations allowed for the exclusive use of HEMS flights for landing/take-off on helicopter landing area only.
	Attività addestrativa NIL	Training activity 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
Aerodrome Landing Chart	AIP 2 LILR 2-1



I - SICUREZZA

I.1 ACCESSI

Procedura di accesso delle persone nelle aree riservate alle operazioni di volo (AIR SIDE).

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 mezzi nelle aree riservate alle operazioni di volo.

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

- Mezzi ENAC
- Mezzi di soccorso ed emergenza
- Mezzi in attività di manutenzione accreditati da ENAC o Aero Club secondo specifiche procedure nel rispetto della sicurezza aeroportuale
- Mezzi dell'Aero Club forniti di radio VHF con l'obbligo di ascolto sulla frequenza dei 119.65 MHz per non ostacolare in nessun modo o causare pericolo alle normali operazioni degli aeromobili.

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 "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 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 119.650 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-01B e ai relativi riferimenti di legge contenuti, codesto Aero Club dispone e applica l'obbligo di segnalazione degli eventi, inconvenienti e incidenti con sistema eE-mor.

eE-mor (Electronic ENAC Mandatory Occurrence Reporting) è il sistema progettato e realizzato dall'ENAC per la gestione della raccolta, dell'analisi e della diffusione in formato digitale delle segnalazioni degli eventi, inconvenienti, inconvenienti gravi e incidenti e delle informazioni relative ad essi.

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'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 raccoglierà più informazioni possibili dai fatti e da eventuali testimoni.

Il personale incaricato a tali segnalazioni è il seguente:

- Angelo Castagna in qualità di Presidente
- Antonello Sozzi in qualità di addetto alla sicurezza



Metodi di Trasmissione:

- a) Trasmissione online con il sistema eE-mor WEBDAS.
- b) Trasmissione di un modello digitale DEXTER ottenibile a richiesta, secondo le modalità indicate sul sito web ENAC, www.enac.gov.it (utilizzabile da tutta l'utenza).
- c) Trasmissione, per posta elettronica, di un file in formato proprietario (.occ) generato dall'applicativo SDS, all'indirizzo e-mail reporting.system@enac.gov.it, (utilizzabile solo dall'utenza in possesso dell'applicativo in questione).

Nell'ipotesi di cui al punto b, la segnalazione digitale è trasmessa tramite un apposito modello elettronico personalizzato all'indirizzo ENAC di posta elettronica all'indirizzo eemor_altriutenti@enac.gov.it.

Tali segnalazioni dovranno essere trasmesse tempestivamente anche all'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (ANSV) in base al regolamento UE 996/2010 e al D.L.GS. 14/01/2013 n.18, tramite uno dei seguenti contatti:

- Posta elettronica all'indirizzo safety.info@ansv.it
- Telefono 06 820 782 07
- Fax 06 827 3672 / 06 827 3822

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.8**.



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 29
- Atterraggi e decolli diurni 29/11
- Decolli notturni 29/11

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.

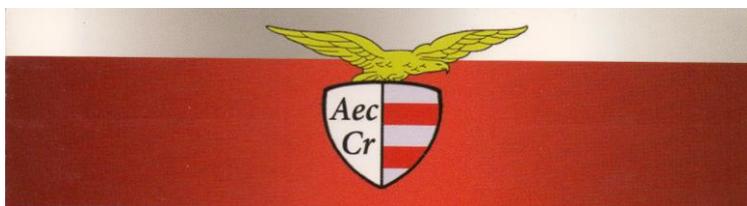
Nel caso in cui un qualsiasi aeromobile, automezzo o persona si dovesse trovare nelle vicinanze dell'elisuperficie durante il previsto arrivo o decollo di un elicottero sarà prontamente avvisato di lasciare libera l'area.

I sistemi di avviso previsti sono:

- Via radio sulla frequenza dei 119.65 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.

STATO DELLA CERTIFICAZIONE ENAC

- | | | | |
|---------------------------|------------|----------------|------------|
| - Data rilascio: | 20/12/2011 | Data scadenza: | 06/12/2019 |
| - Data richiesta rinnovo: | --/--/---- | Status: | Operativa. |



J.3 INFORMAZIONI ELISUPERFICIE

DATI PRINCIPALI

Denominazione	AERO CLUB DI CREMONA
Tipologia	elisuperficie
Indirizzo	Via Bergamo km 3,2
Cap.	26100
Città	Cremona
Telefono	0372560895
Fax	0372560939
Provincia	Cremona
Regione	Lombardia
Direzione Operazioni	
Direzione Aeroportuale	
Gestore	Antonello Sozzi
Secondo gestore	dato non presente
Telefono gestore	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	29 night / 29-11 day
Dimensione piazzola	Diametro m 20
Pavimentazione	cls
Classificazione	Dato non presente



ATTIVITÀ DICHIARATE

Trasporto pubblico	no
Elisoccorso	si
Aeroscolastica	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 aeroscolastica	no

AUTORIZZAZIONI ALL'USO AVIOSUPERFICIE

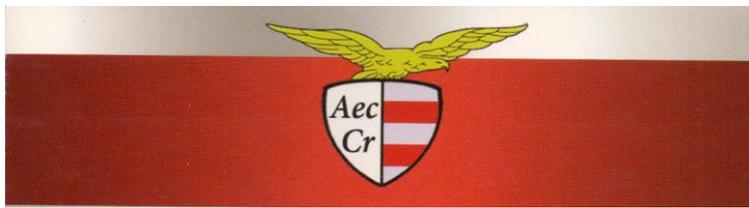
Per attività di trasporto pubblico	no
Base operativa per attività aeroscolastica	no

AUTORIZZAZIONI ALL'USO IDROSUPERFICIE

Per attività di trasporto pubblico	no
Base operativa per attività aeroscolastica	no

ALTRI DATI

Data autorizzazione all'uso	20/12/2011
Scadenza autorizzazione	06/10/2019
Note	Dato non presente



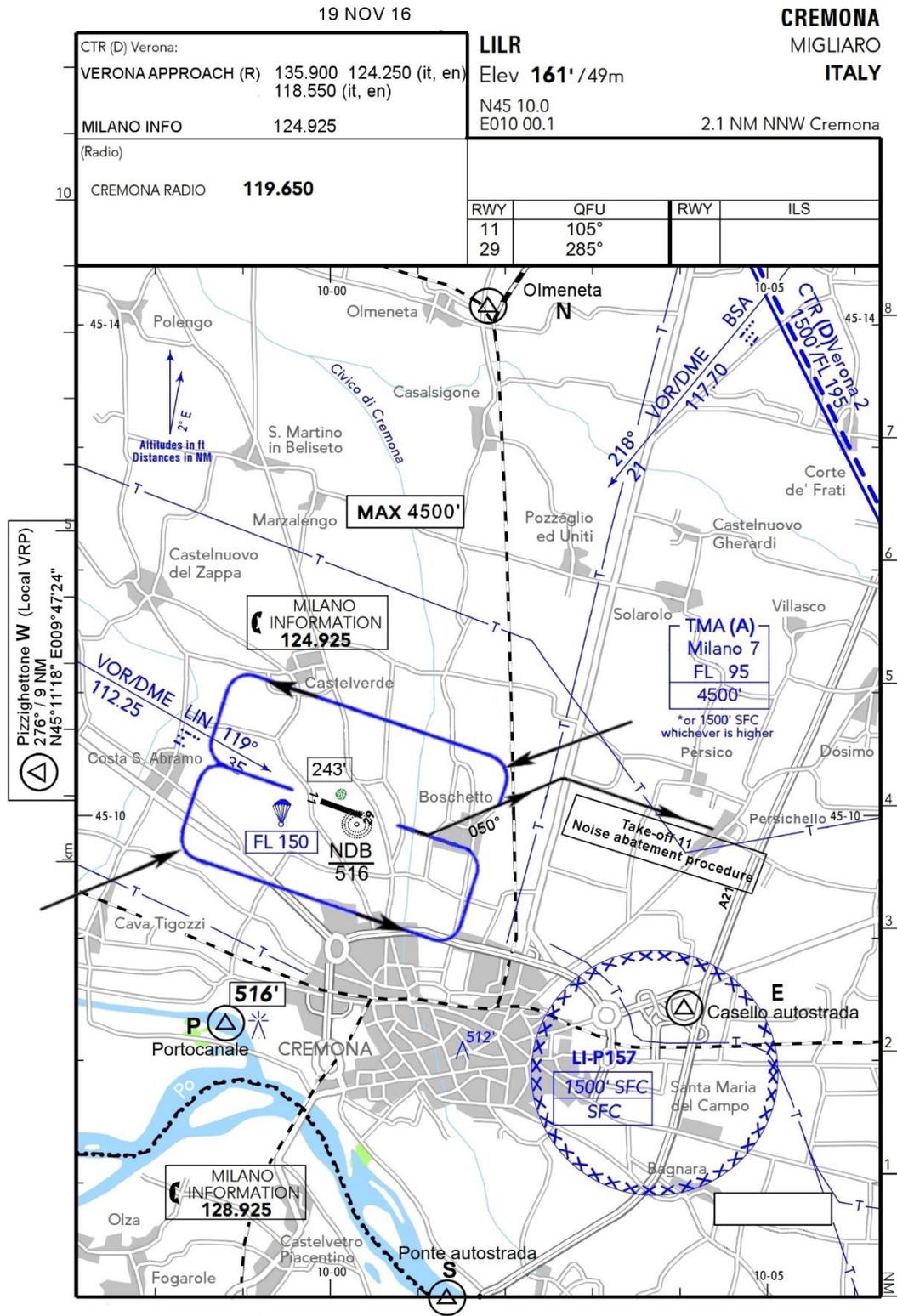
K - ALLEGATI

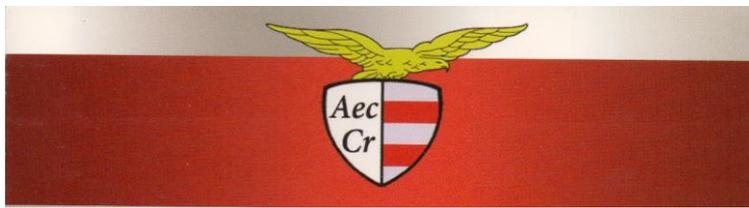
- K.1 Cartina d'aeroporto di Cremona "Migliaro".
- K.2 Mappa dell'area aeroportuale.
- K.3 Nota 88/10 del 24/06/2010 "attività VDS".
- K.4 Autorizzazione attività VDS ENAC.
- K.5 Richiesta operatività VDS basico su aeroporto di Cremona "Migliaro"
- K.6 Mappa accessi all'aeroporto di Cremona "Migliaro".
- K.7 Cartina aeroporti alternati.
- K.8 Linee guida per la classificazione degli eventi aeronautici.



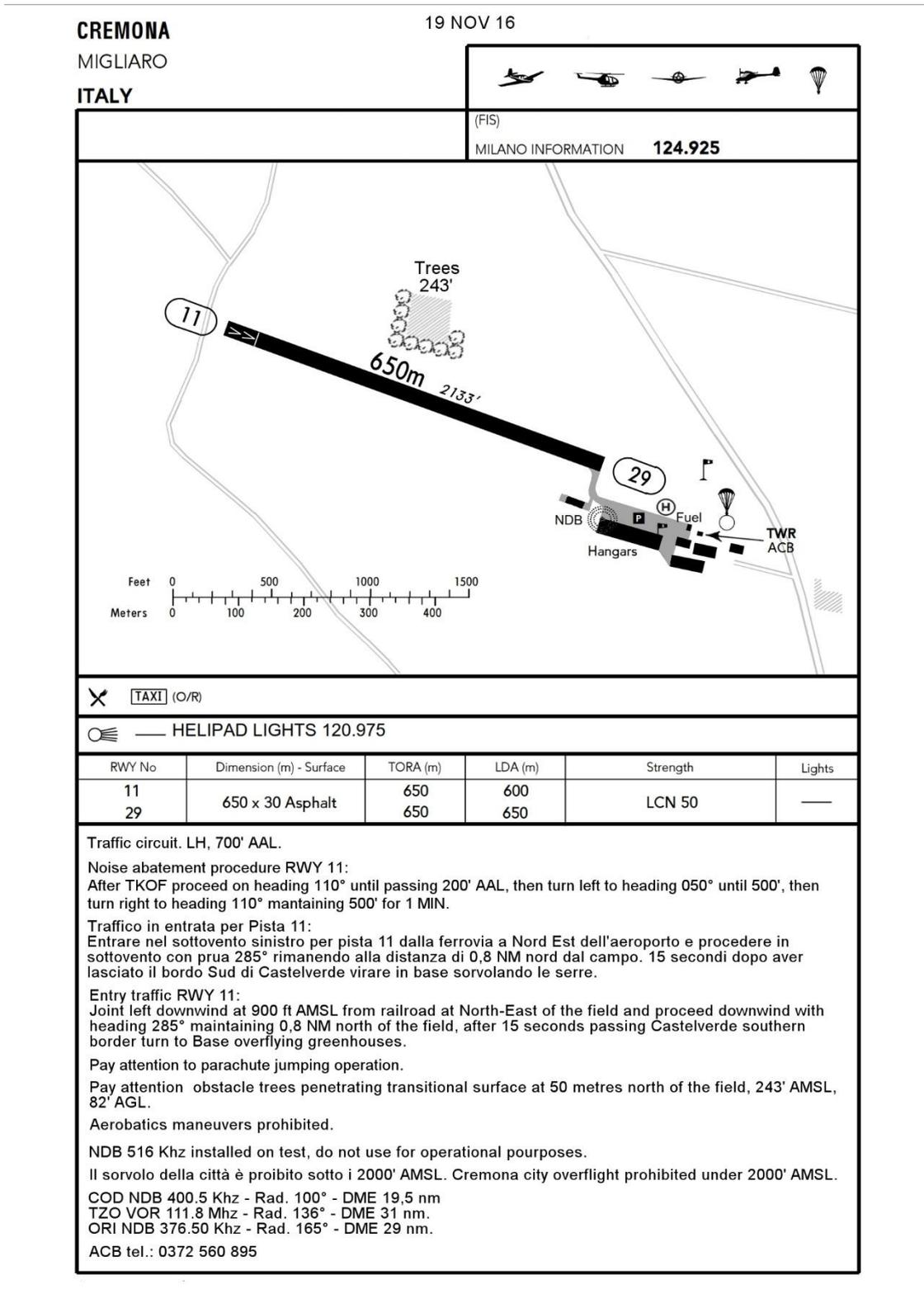
**K.1 CARTINA
CREMONA "MIGLIARO"**

AEROPORTO DI





K.2 MAPPA DELLA ZONA AEROPORTUALE DI CREMONA "MIGLIARO"





K.3 NOTA 88/10 DEL 24/06/2010 "ATTIVITÀ VDS"


AERO CLUB CREMONA
Associazione sportiva
Dilettantistica

Prot.88/2010 Cremona, 24/06/10

RACCOMANDATA R.R.

Spett.le
ENAC
D.C.A
Aeroporto Forlanini
20090 MILANO-LINATE

Oggetto: richiesta autorizzazione all'attività UIM su aeroporto
Cremona-Migliaro

In riferimento alla Vs. lettera del 09/6/10 prot.0059071,
Vi diamo comunicazione per poter procedere alla segregazione per
svolgere l'attività VDS qui di seguito elencata:

Lunedì	alba	tramonto
Martedì	8,00-9,00	13,00-14,00
Mercoledì	8,00-9,00	13,00-14,00
Giovedì	8,00-9,00	13,00-14,00
Venerdì	8,00-9,00	13,00-14,00
Sabato	8,00-9,00	chiuso
Domenica	8,00-9,00	chiuso

Restiamo a disposizioni per eventuali integrazioni e porgiamo
distinti saluti.

AERO CLUB DI CREMONA
IL PRESIDENTE
(Angelo Castagna)

Federato all'Aero Club d'Italia - Personalità giuridica riconosciuta con D.P.R. n. 1272 del 12-11-1958 (G.U. 49 del 26-2-1959)
Aeroporto MIGLIARO - via Bergamo, km 3,2 - 26100 Cremona - tel.: 0372/560895 - fax: 0372/560939 - P.I.01218370193



K.4

AUTORIZZAZIONE ATTIVITÀ VDS ENAC



ENAC
Protocollo del 11/10/2010
0119407/ENAC/CML

Direzione Aeroportuale
Milano Linate

Aero Club Cremona
c/o Aeroporto Migliaro
Via Bergamo, km 3,2
26100 CREMONA

Oggetto: **Autorizzazione all'attività VDS sull'Aeroporto Cremona Migliaro.**

VISTE le note di codesto Aero Club n. 70/10 del 21/05/2010, n. 88/10 del 24/06/2010 e n. 126/10 del 08/09/2010;

VISTA la legge n. 106 del 25 marzo 1985, concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo;

VISTO il nuovo Regolamento di attuazione della suddetta legge n. 133 del 9 luglio 2010;

VISTA la circolare del Direttore Generale dell'ENAC n. 22448 del 05/04/2007, inerente il "volo da diporto o sportivo - uso delle aree per decollo e atterraggio";

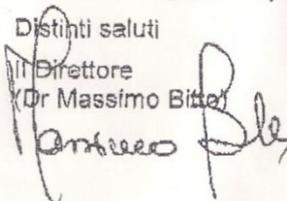
CONSIDERATO che saranno attuate modalità di segregazione tra il traffico civile e VDS;

SI AUTORIZZA

l' Aero Club di Cremona allo svolgimento dell'attività VDS sull'aeroporto di Cremona Migliaro, nel rispetto di quanto riportato in premessa.

Si resta in attesa di evidenza dell'ottenimento del Disciplinare Scuola ULM dell'Aero Club d'Italia e dell'estensione dell'orario di copertura antincendio negli orari e nei giorni della suddetta attività ai fini dell'emissione del relativo notam.

Si fa riserva di riesaminare il provvedimento dopo l' entrata in vigore del nuovo Regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985 n.106 (D.P.R. n.133 del 9 luglio 2010) che modificherà il D.P.R. 5 agosto 1988 n.404 concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo.

Distinti saluti
Il Direttore
Dr Massimo Bitter


Aeroporto "Enrico Forlanini"
20090 Linate (MI)
c.f. 97138180584

tel. +39 02 74852968
fax +39 02 7560264
aero.linate@enac.gov.it
www.enac-italia.it



K.5 RICHIESTA OPERATIVITÀ VDS BASICO SU AEROPORTO DI CREMONA “MIGLIARO”

Spett.le

AERO CLUB di CREMONA A.S.D.

Via Bergamo km 3,2

26100 Cremona

Fax: 0372 560 939

Email: segreteria@aeroclubcremona.it

Oggetto: Richiesta operatività VDS su Aeroporto di Cremona “Migliaro”

Il sottoscritto _____ , residente a _____
in via _____ cap. _____ Tel. _____
fax _____ @mail _____
in qualità di pilota / proprietario dell’ultraleggero _____
numero di immatricolazione _____

chiede

di poter operare presso l’Aeroporto di Cremona “Migliaro” LILR e dichiara che l’ultraleggero sopra citato rispetta le prescrizioni di legge, di avere una radio VHF aeronautica certificata e funzionante a bordo e di conoscere le procedure aeroportuali come riportato in AIP Italia.

Il sottoscritto dichiara di essere al corrente dell’informativa ai sensi del D.L. 196/2003 ed esprime il consenso al trattamento ed alla comunicazione dei propri dati personali con particolare riguardo a quelli sensibili, nei limiti e per finalità precisati.

Firma del richiedente

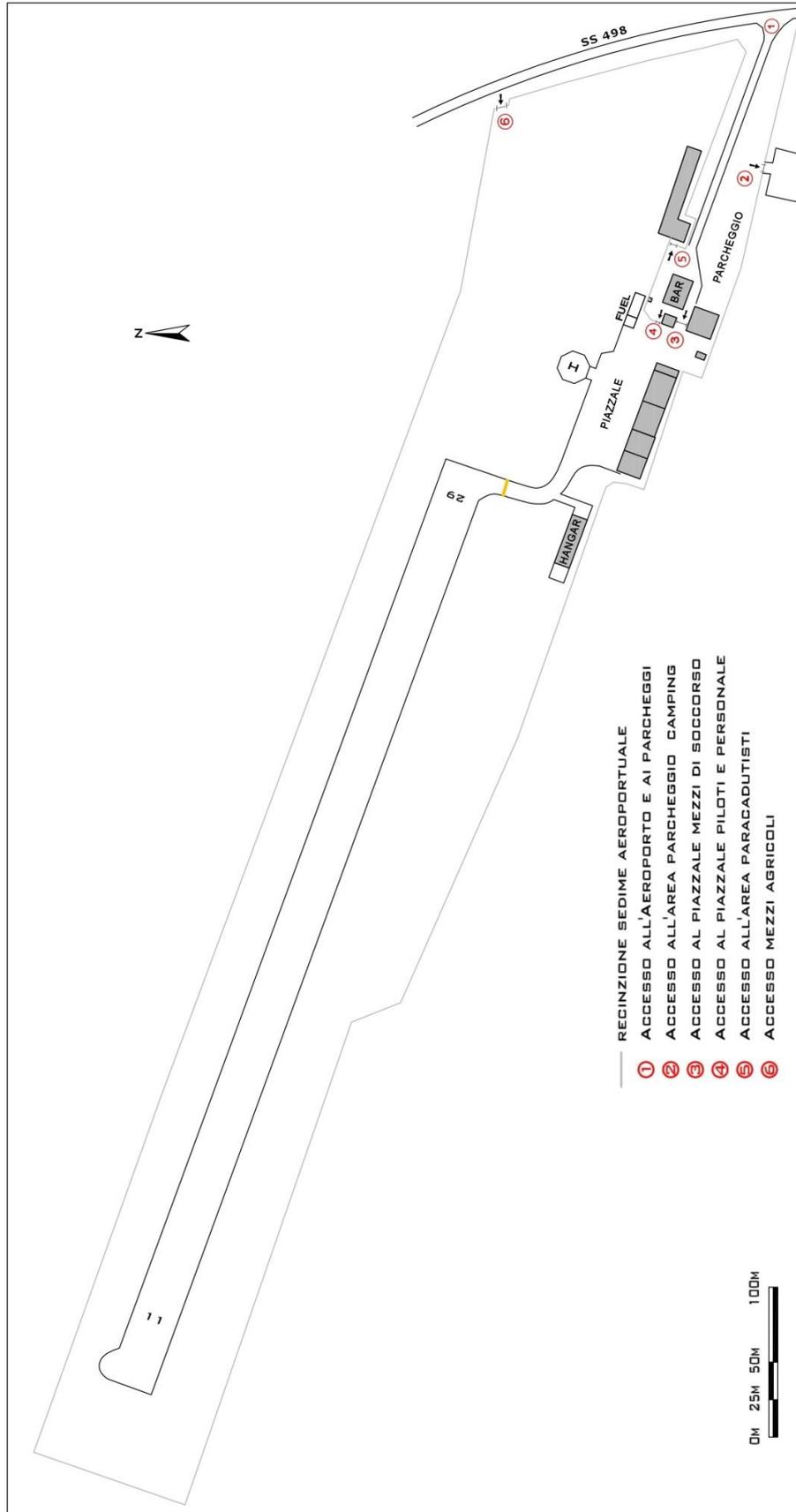
data

Si allegano i seguenti documenti:

- Fotocopia del documento di riconoscimento
- Fotocopia del certificato di identificazione del velivolo rilasciato da Aero Club d’Italia dove risulti il nome del proprietario.
- Fotocopia attestato VDS.
- Fotocopia d’assicurazione in corso di validità del velivolo.
- Attestato di fonìa aeronautica o licenza di volo PPL.

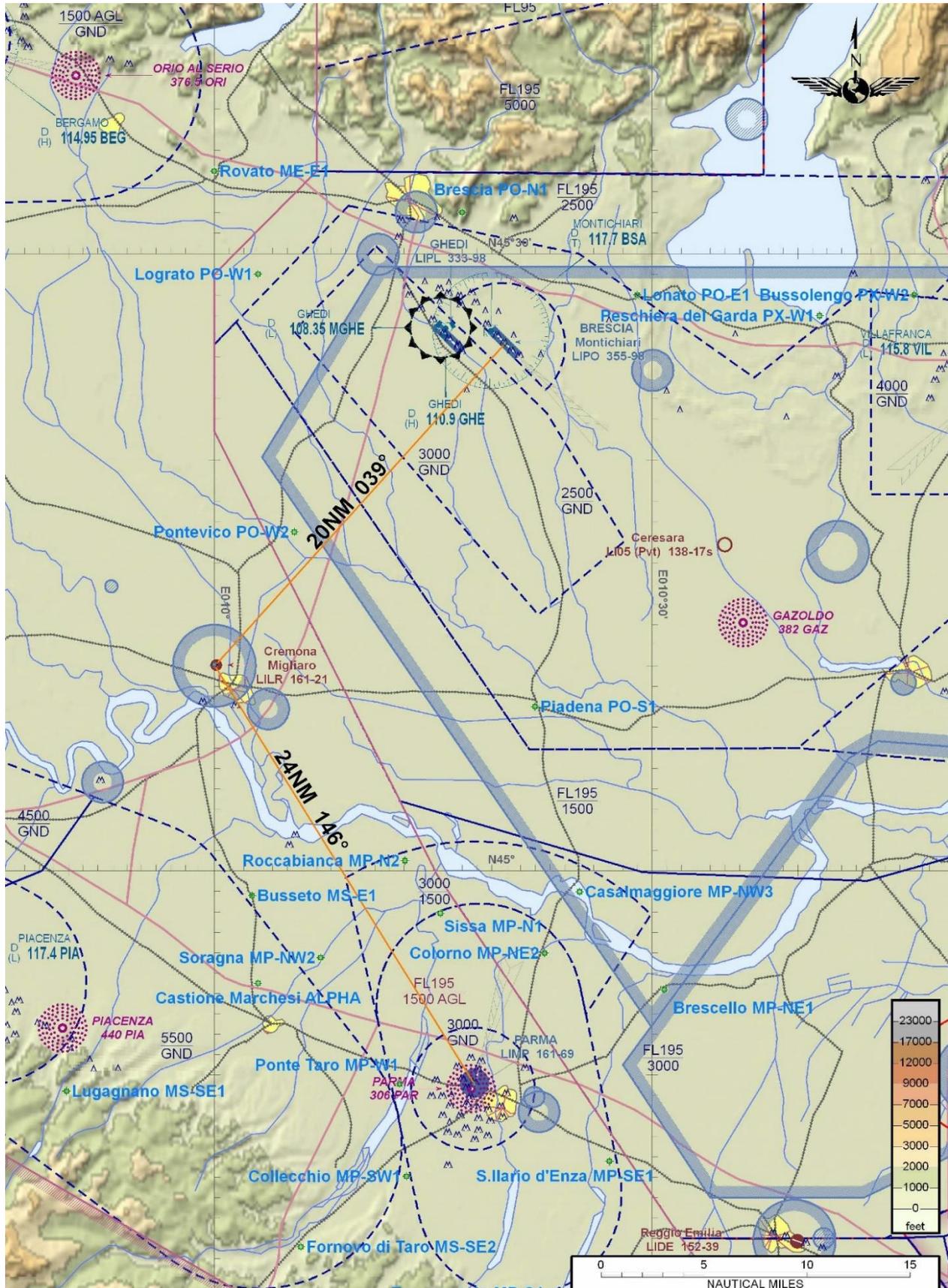


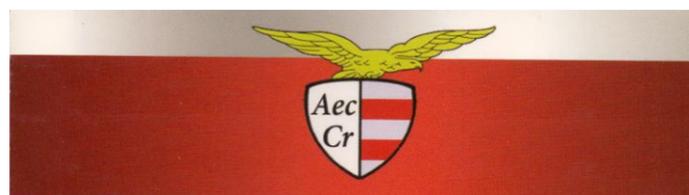
K.6 MAPPA ACCESSI ALL'AEROPORTO DI CREMONA "MIGLIARO"





K.7 CARTINA AEROPORTI ALTERNATI





K.8 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 ²	In caso di sversamento di liquido inquinante ed infiammabile di entità tale da coprire una superficie maggiore o uguale a circa 20 m ²	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	Importante: 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					
		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		
		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



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)	
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



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)	
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 tocche 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



L - AGGIORNAMENTI

L.1 REGISTRO AGGIORNAMENTI

Numero	Soggetto	Data pubblicazione	Inserito da
01	Cartina Aeroporto Cremona Migliaro. Allegato K.1.	05/12/14	Aero Club Cremona
02	Mappa della zona Aeroportuale Cremona Migliaro. Allegato K.2.	05/12/14	Aero Club Cremona
03	Cartina aeroporti alternati. Allegato K.7.	05/12/14	Aero Club Cremona
04	Obbligo di radio VHF in costante monitoraggio sui 119.65 per gli automezzi all'interno delle aree di manovra degli aeromobili. Aggiunta al paragrafo I.1.	22/01/15	Aero Club Cremona
05	Aggiunto capitolo J "Elisuperficie".	22/01/15	Aero Club Cremona
06	Aggiunto paragrafo I.6 "Segnalazione eventi".	29/01/15	Aero Club Cremona
07	Aggiunta dell'allegato K.8 "Linee guida segnalazione eventi".	29/01/15	Aero Club Cremona
08	Aggiunta paragrafo I3 "Segnaletica orizzontale".	29/01/15	Aero Club Cremona
09	Aggiornamento paragrafo D.2 "Operatività dell'aeroporto Cremona Migliaro".	29/01/15	Aero Club Cremona
10	Aggiunta ostacolo alla navigazione al paragrafo H sezione 10.	29/01/15	Aero Club Cremona
11	Aggiunta allegato K.5 "Richiesta operatività VDS su aeroporto di Cremona "Migliaro".	29/01/15	Aero Club Cremona
12	Aggiunta paragrafo E.5 "VDS".	29/01/15	Aero Club Cremona
13	Paragrafo D.7 "Low visibility e VFR notturno".	29/01/15	Aero Club Cremona
14	Aggiunta al paragrafo A.6 "Coordinamento con altri operatori aeroportuali" la società Mach014.	23/02/16	Aero Club Cremona
15	Aggiornamento paragrafo J3 "Informazioni elisuperficie".	08/11/16	Aero Club Cremona
16	Paragrafo K1 , aggiornamento cartina APPROACH aeroporto Cremona.	20/11/16	Aero Club Cremona
17	Paragrafo K2 , aggiornamento cartina aeroportuale aeroporto cremona.	20/11/16	Aero Club Cremona
18	Nuovo Paragrafo D.7 "Divieti e limitazioni". Cancellato Paragrafo D.7 "Low visibility e VFR notturno"	22/11/16	Aero Club Cremona
19	Paragrafo H "Informazioni Aeroportuali" aggiornamento dati e aggiunta procedura di ingresso pista 11 (pag. 27).	30/11/16	Aero Club Cremona