

6.3 Per gli aeroporti esistenti, a decorrere dal 31.12.2005 sono consentiti all'interno della CGA solo oggetti che per loro natura non aggravano le conseguenze di un'uscita di pista, a condizione che essi siano:

- (a) frangibili;
- (b) di altezza non superiore a 1,1 m sul livello del suolo;
- (c) distanti almeno 15 metri dal bordo della pista.

Tutti gli altri dispositivi necessari alla navigazione aerea devono essere collocati al di fuori della CGA.

7. VIE DI RULLAGGIO (TAXIWAYS)

7.1 Le vie di rullaggio (altrimenti denominate raccordi o bretelle), come definite nel glossario, sono necessarie per il movimento ordinato e in sicurezza degli aeromobili a terra o quando è necessario che gli aeromobili seguano un certo percorso senza entrare in aree o superfici protette. Quando una pista non è larga abbastanza per consentire ad un aeromobile di invertire la marcia, la pista deve essere dotata di vie di rullaggio che consentano tale inversione.

7.2 Larghezza

7.2.1 La larghezza di una taxiway deve essere tale che, con la cabina di pilotaggio del velivolo più critico consentito posta sopra la mezzeria, la distanza minima tra il bordo esterno delle ruote principali del velivolo e il bordo della pavimentazione è pari a:

- (a) 4.5 m con codice F, E, D o C (per taxiway usate da velivoli con interasse [v. nota] uguale o superiore a 18 m);
- (b) 3 m con codice C e taxiway usate da velivoli con interasse inferiore a 18 m;
- (c) 2.25 m con codice B;
- (d) 1.5 m con codice A.

Nota: per interasse s'intende la distanza tra il ruotino anteriore e il centro geometrico del carrello principale

7.2.2 I cambi di direzione sulle taxiway devono essere limitati al massimo e le curve devono essere compatibili con la capacità di manovra del velivolo critico di progetto alla normale velocità di rullaggio. Per garantire le distanze di rispetto di cui al paragrafo 7.2.1 può essere necessario allargare la taxiway nella parte interna della curva; la dimensione dell'allargamento dipenderà dall'interasse e dal percorso del velivolo critico di progetto, nonché dal raggio di curvatura dell'asse della taxiway. Il profilo della curva deve essere tale da soddisfare il paragrafo 7.2.1. in tutti i punti della curva stessa (v. Fig. 3.3).

14. Collocazione della soglia pista

Per Soglia della Pista (Runway Threshold) si intende l'inizio di quella parte della pista utilizzabile per l'atterraggio. Quando sono garantiti i requisiti relativi alle dimensioni della strip e della RESA (vedi para. 4 e 5), la soglia di norma coincide con l'inizio pista. In casi specifici, al fine di garantire corrette separazioni da ostacoli non rimovibili, si può spostare la soglia dal fine pista. L'entità dello spostamento dipende da:

- (a) Natura, tipo e intensità di traffico.
- (b) Procedure d'atterraggio a vista o strumentali (rispettivamente di precisione o meno).
- (c) Posizione rispetto alla soglia e al prolungamento dell'asse pista di ostacoli che condizionano le dimensioni della RESA o che forano la superficie di avvicinamento.
- (d) Entità dell'estensione di un ostacolo oltre la superficie di avvicinamento e sua influenza nel calcolo dell'OCH.
- (e) Angolo del sentiero di discesa reale o nominale, nel caso di procedure di avvicinamento strumentale, e valore del relativo OCH.
- (f) Minimi di visibilità e di base delle nubi per la pista in uso, secondo i quali si può operare.

15. Orientamento e numero delle piste

15.1 L'orientamento di una pista è influenzato da vari fattori, quali la distribuzione dei venti e la sua giacitura, a sua volta determinata dalla necessità di agevolare gli avvicinamenti lungo la superficie di atterraggio (v. Cap.4).

Qualora occorra ubicare una nuova pista strumentale, bisogna porre particolare attenzione alle aree sopra le quali gli aerei dovranno volare seguendo le procedure di avvicinamento strumentale e di avvicinamento mancato, garantendo che gli ostacoli in tali aree o altri fattori non restringano l'operatività degli aeromobili cui la pista è destinata.

15.2 L'ubicazione e l'orientamento di una pista sono, fra l'altro, influenzate dai seguenti fattori.

15.2.1 *Tipo di operazioni.* Si deve accertare se un aeroporto deve essere utilizzato in ogni condizione meteorologica, o solo in condizioni meteorologiche a vista; se deve essere aperto al traffico giorno e notte, o solo di giorno.

15.2.2 *Condizioni climatiche.* E' necessario effettuare uno studio della distribuzione dei venti per determinare il fattore di utilizzazione di una pista. La selezione dei dati da usare per il calcolo del fattore di utilizzazione di una pista deve basarsi su un'affidabile statistica della distribuzione dei venti, rilevata lungo un ampio periodo di tempo, non inferiore a cinque anni. Le osservazioni relative vanno effettuate ad intervalli regolari, non meno di otto volte ogni giorno.

15.3 Piste non strumentali parallele destinate all'impiego simultaneo devono garantire una distanza minima tra i rispettivi assi pista di:

- a) 210 m se il numero di codice maggiore è 3 o 4;
- b) 150 m se il numero di codice maggiore è 2;
- c) 120 m se il numero di codice maggiore è 1.

11.14 Periodi di accensione delle luci di segnalazione ostacoli

11.14.1 Le luci intermittenti di segnalazione ostacolo bianche ad alta e media intensità devono essere sempre accese, sia di giorno che di notte.

11.14.2 Le luci di segnalazione ostacolo rosse a media o bassa intensità devono essere accese:

- (a) quelle sull'aeroporto o aree limitrofe da 30 minuti prima del tramonto a 30 minuti dopo il sorgere del sole nel periodo di apertura dell'aeroporto. Nel caso in cui l'accensione o lo spegnimento le luci rappresenti una difficoltà, esse devono rimanere sempre accese
- (b) luci di segnalazione ostacoli in rotta da 30 minuti prima del tramonto a 30 minuti dopo il sorgere del sole

12. PERICOLI PER LA NAVIGAZIONE AEREA

12.1 Condizioni di rischio per la navigazione aerea

Oggetto di questo paragrafo è il rischio generato da alcune tipologie di attività presenti sul territorio in quanto potenzialmente pericolose per la sicurezza della navigazione aerea.

Rientrano tra queste le attività che comportano riduzioni o distorsioni della visione, interferenza con gli apparati di radioassistenza o richiamo per la fauna selvatica.

La realizzazione di opere, piantagioni o l'esercizio delle attività successivamente definite che possono costituire richiamo per la fauna selvatica nelle zone da sottoporre a limitazione è soggetta ad autorizzazione da parte dell'ENAC.

In caso di opere, piantagioni e attività già esistenti sulle aree successivamente definite, ENAC può ordinare, con provvedimento motivato, che le stesse siano abbattute o eliminate qualora non siano compatibili con la sicurezza della navigazione aerea e non sia stato possibile mitigarne gli effetti ad un livello di sicurezza ritenuto accettabile dall'ENAC.

12.2 Controllo dei rischi per la navigazione aerea

Le zone da sottoporre a limitazione sono quelle interessate dalle superfici di avvicinamento, di decollo ed orizzontale interna ed esterna, con le dimensioni conformi a quanto riportato nelle tabelle 4.1 e 4.2 del presente Capitolo.

Nelle zone individuate come sopra descritto, sono oggetto di limitazioni le seguenti attività o costruzioni:

- discariche e corpi d'acqua aperta o altre aree umide che possono attrarre volatili ed altra fauna selvatica;
- attività industriali che prevedono fasi lavorative in grado di attrarre volatili ed altra fauna selvatica (industria manifatturiera, impianti di lavorazione carne/pesce/vegetali, ecc.);
- attività agricole e di allevamento che possono costituire fonte attrattiva per i volatili ed altra fauna selvatica (coltivazioni agricole attrattive, impianti di itticoltura, allevamenti di bestiame, ecc.);
- attività antropiche che prevedono l'immissione di fauna libera nell'ambiente (Ambiti Territoriali di Caccia, riserve di caccia e pesca, aree di ripopolamento faunistico, campi di gara per colombofili, aree di addestramento cani da caccia, ecc.);
- manufatti con finiture esterne riflettenti ed impianti fotovoltaici;
- luci fuorvianti ed emanazioni laser;
- ciminiere con emissione di fumi;
- attività che prevedono l'emissione di onde elettromagnetiche, per le possibili interferenze con gli apparati di navigazione;

- manufatti che per la posizione e dimensione possono interferire con la propagazione delle onde elettromagnetiche degli apparati di navigazione;
- impianti eolici.

Sono inoltre sottoposti a limitazioni quei siti, anche al di fuori delle zone sopra indicate, in cui sono installati apparati di assistenza alla navigazione aerea, per gli aspetti relativi alla protezione del segnale radioelettrico degli apparati stessi.

Le limitazioni di cui al presente paragrafo sono indicate nelle mappe di cui al paragrafo 1.5. del presente capitolo, unitamente alla disciplina che regola gli ostacoli alla navigazione aerea.