

REGOLAMENTI DEL TRAFFICO LOCALE

1 USO PREFERENZIALE DELLE PISTE

Vedi item 6 para 1

2 SERVIZIO APRON

NIL

3 NORME PER L'UTILIZZO DELLE VIE DI RULLAGGIO

NIL

4 PROCEDURE SPECIALI APPLICABILI AGLI AEROMOBILI IN CONDIZIONI DI BASSA VISIBILITA

NIL

5 OPERAZIONI PER L'UTILIZZO DELLA PISTA NEL TEMPO STRETTAMENTE NECESSARIO

NIL

6 RESTRIZIONI LOCALI AI VOLI

- Circuito di traffico: sempre a Nord della pista

- Il traffico da/per paesi non appartenenti all'Unione Europea e al Trattato di Schengen, è permesso tutti i giorni previa richiesta con 3 ore di anticipo sul FPL

- Non sono consentite operazioni di volo in VFR/N agli aeromobili civili. Traffico non soggetto al divieto: elicotteri, aeromobili del C.A.I.

tipo Falcon 900A e Falcon 900X, con marche di registrazione I-NUMI, I-FICV, I-DIES, I-CAEX (ref regolamento ENAC datato 28/01/2002 e 18/04/2002 n. 02-1430/DS)

- Data la peculiarità dell'orografia circostante l'aeroporto, per evitare interferenze tra il traffico strumentale in partenza o in arrivo con qualsiasi altro aeromobile, nessun altro traffico è consentito sull'aeroporto di Albenga quando è in corso un arrivo o una partenza

IFR

AGA 2-1.3.3 AIP – Italia

25 NOV 2004 (12/04) ENAV – Roma

Type of aid

CAT of ILS

(VAR ILS/VOR)

ID FREQ

Hours of operation

Antenna site coordinates

(WGS 84)

Elevation of

DME

antenna

Designated operational coverage

Limitations

Remarks

1 2 3 4 5 6 7 8

DME ALB CH116Y 0600-2100
(0500-2000)

44°02'53.81"N

08°07'39.40"E

41.60 M

AMSL

40 NM / 25000 FT

Limitations at 25NM:

000°/040° MRA 16000 FT

040°/065° MRA 9000 FT

065°/095° MRA 2000 FT

095°/160° NU

160°/220° MRA 15000 FT

220°/340° MRA 18000 FT

340°/000° MRA 16000 FT

NIL

LLZ RWY 27 (1)

(0°34' E - 2003.0)

LBN 108.9

KHZ

- 44°02'56.9"N

08°07'11.8"E

- Limitations at 18 NM:

MRA 4000 FT

(1) Approach left sector

usable WI 5°, approach

right sector usable WI 10°

VDF (1) Albenga

homer

- 0600-2100

(0500-2000)

44°02'55.51"N

08°07'51.77"E

- Limitations at 30 NM:

050°/090° MRA 2500 FT

Limitations at 10 NM:

090°/170° MRA 10000 FT

Limitations at 25 NM:

170°/280° MRA 10500 FT

Limitations at 20 NM:

280°/050° MRA 10500 FT

(1) Available on request

on all AFIS and

emergency frequencies

20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

1 RUNWAY PREFERENTIAL USE

See item 6 para 1

2 APRON MANAGEMENT SERVICE

NIL

3 SPECIAL RULES FOR TWY USE

NIL

4 AIRCRAFT SPECIAL PROCEDURES IN LOW VISIBILITY CONDITIONS

NIL

5 SPECIAL OPERATIONAL PRACTICE FOR MINIMUM RWY OCCUPANCY

NIL

6 LOCAL FLIGHT RESTRICTIONS

- Traffic circuit: always North of the RWY
- Traffic from/to extra Union European countries and out of Schengen Treaty is allowed every day but previous request 3 HR before

FPL

- VFR/N operations of civil aircraft are not allowed. Traffic not affected: helicopters, C.A.I. company aircraft type Falcon 900A and Falcon 900X, registration marks I-NUMI, I-FICV, I-DIES, I-CAEX (ref ENAC regulation dated 28/01/2002 and 18/04/2002 no. 02-1430/DS)

- Due to the peculiarity of the orography surrounding the aerodrome, in order to avoid interference between instrumental arriving/departing traffic with any other aircraft, no other traffic is allowed on Albenga aerodrome when an IFR departure/arrival is in progress

AIP – Italia AGA 2-1.3.4

ENAV – Roma 22 JAN 2004 (1/04)

- Data la peculiarità dell'orografia circostante l'aeroporto, per evitare interferenze tra il traffico IFR diretto all'NDB di Albenga (ABN), dopo un mancato atterraggio e qualsiasi altro traffico, non è consentita la presenza di altro traffico nello spazio aereo compreso tra l'aeroporto e il circuito di attesa sull'NDB di Albenga (ABN) quando è in atto un avvicinamento o un atterraggio sull'aeroporto

CONDIZIONI TECNICO-OPERATIVE PER LE OPERAZIONI SULL'AEROPORTO DI ALBENGA

(Disposizione ENAC n° 25500/S.O./A2 del 2 luglio 2002)

1. REGOLE GENERALI

1.1 Le operazioni di volo sull'aeroporto di Villanova di Albenga sono consentite:

- di giorno: in VFR o in IFR (con procedura BREAK CLOUDS per un avvicinamento VFR per pista 27);
- di notte: solo decollo per RWY 09 e limitatamente agli operatori di trasporto pubblico specificatamente autorizzati o qualificati in accordo a quanto riportato al punto 3 successivo

1.2 Le suddette operazioni sono consentite con le seguenti limitazioni:

- il decollo da RWY 27 è consentito solo agli aeromobili che abbiano prestazioni tali da garantire una sicura separazione dagli ostacoli presenti nell'area circostante l'aeroporto
- l'atterraggio per RWY 09 è consentito solo di giorno, a seguito di circuito aeroportuale a sinistra, a nord della pista, ad una altitudine non inferiore a 2000 FT AMSL: dovranno essere disponibili e pienamente operative le luci lampeggianti di circuitazione e le luci ostacoli interessanti le manovre di avvicinamento, atterraggio e mancato avvicinamento, come

riportate nella CARTA DI AVVICINAMENTO A VISTA: AIUTI VISIVI di Albenga e, inoltre, il PAPI per pista 27

2. NORMATIVA PER LE OPERAZIONI IN VFR E IFR

Le operazioni in IFR e VFR sull'aeroporto di Albenga sono consentite alle seguenti condizioni tecnico-operative:

2.1 Minime VMC

- in volo: visibilità non inferiore a 6 KM di giorno, 8 KM di notte, fuori dalle nubi ed in vista del suolo;
- sull'aeroporto: ceiling non al di sotto di 2500 FT di giorno, 3000 FT di notte, visibilità al suolo non inferiore a 6 KM di giorno, 8 KM di notte;
- di giorno, ai voli di Stato e agli aeromobili della Protezione Civile è consentito di decollare da pista 09 con una visibilità ridotta, in ogni caso non inferiore a 3 KM (sia in volo che sull'aeroporto)

2.2 Limitazioni di vento

In considerazione della peculiarità della orografia circostante l'aeroporto di Albenga, le operazioni sono consentite solo in assenza di turbolenza significativa nell'area di avvicinamento e del circuito.

ATTENZIONE: a causa del terreno montagnoso circostante l'aeroporto, possono presentarsi fenomeni di wind shear e/o

turbolenza. I piloti potrebbero pertanto incontrare wind shear severo durante le operazioni di volo sull'aeroporto di Albenga,

in caso di intensità di vento superiore a 15 KT

2.3 Avaria agli aeromobili

Si sconsiglia ai piloti di effettuare l'avvicinamento in caso di significativa avaria all'aeromobile

2.4 Procedure

2.4.1 Atterraggi su pista 27

Gli aeromobili IFR in arrivo dovranno effettuare la procedura BREAK CLOUDS per un avvicinamento VFR per pista 27.

Raggiunto il MAPt e le minime VMC specificate nel para 2.1, il pilota dovrà riportare all'ATS di avere la pista in vista e

procedere all'atterraggio in accordo al VFR. Allo scopo di evitare, per quanto possibile, una riattaccata di difficile

esecuzione a causa dei rilievi montagnosi circostanti l'aeroporto, il pilota, prima di iniziare il segmento VFR per l'atterraggio

su pista 27, dovrà richiedere all'AFIS di Albenga se il segmento finale e la pista siano liberi da altro traffico. In caso di

mancato atterraggio su pista 27 dovrà essere effettuata una procedura di contingenza che garantisca l'appropriata

separazione dagli ostacoli e diriga l'aeromobile all'NDB di Albenga (ABN), in accordo alle informazioni di traffico date

dall'AFIS di Albenga

2.4.2 Atterraggi su pista 09

La manovra di atterraggio su pista 09 dovrà essere eseguita a seguito del circuito di traffico aeroportuale a sinistra, a nord

della pista, mantenendo una altitudine non inferiore a 2000 FT AMSL. Si dovrà mantenere il contatto visivo della pista fino

all'atterraggio; nel caso il contatto visivo venga a mancare, dovrà essere eseguita una

procedura di contingenza che garantisca l'appropriata separazione dagli ostacoli e diriga l'aeromobile all'NDB di Albenga (ABN), in accordo alle informazioni di traffico date dall'AFIS di Albenga

2.4.3 Decolli notturni da pista 09

Data la non disponibilità di un circuito per un rientro immediato, l'operatore dovrà pianificare un aeroporto alternato per il dirottamento dopo il decollo

AGA 2-1.3.4 AIP – Italia

22 JAN 2004 (1/04) ENAV – Roma

– Due to the peculiarity of the orography surrounding the aerodrome, in order to avoid interference between instrumental traffic bound to Albenga NDB (ABN) after a balked landing and any other aircraft, no other traffic is allowed in the airspace included between Albenga aerodrome and the holding pattern over Albenga NDB (ABN) when approach and landing is in progress

TECHNICAL AND OPERATIONAL CONDITIONS FOR OPERATIONS ON VILLANOVA DI ALBENGA

(Provision of Civil Aviation Authority - ENAC nr. 25500/S.O./A.2 dated 2 Jul 2002)

1. GENERAL RULES

1.1 Flight operations on Villanova d'Albenga aerodrome are allowed:

- during daylight: according to VFR or IFR (with BREAK CLOUDS procedure for VFR approach RWY 27)
- during the night: only take off from RWY 19 is allowed. Only public transport operators specifically authorised or qualified according to paragraph 3 below are allowed to take off from RWY 09 by night

1.2 The above mentioned operations are allowed with the following limitations:

- only aircraft having performances that can assure a safe separation from the obstacles surrounding the aerodrome are allowed to take off from RWY 27
- landing on RWY 09 is allowed only during daylight, following a left hand circuit, north of the RWY, at an altitude not below 2000 FT AMSL: circling flashing lights and obstacle lights affecting the approach, landing and go-around manoeuvres, as reported in the Albenga VISUAL APPROACH CHART: VISUAL AIDS, and PAPI for RWY 27 shall be available and fully operative

2. RULES FOR IFR AND VFR OPERATIONS

IFR and VFR operations on Albenga aerodrome are allowed at the following technical and operational conditions:

2.1 VMC minima

- in flight: visibility not less than 6 KM by day, 8 KM by night, clear of clouds and in sight of the surface
- at the aerodrome: ceiling not below 2500 FT by day, 3000 FT by night, ground visibility not less than 6 KM by day, 8 KM by night
- during daylight State flights and Protezione Civile (rescue service) aircraft are allowed to take off from RWY 09 with a

reduced visibility in any case not less than 3 KM (both in flight and at the aerodrome)

2.2 Wind limitations

In view of the peculiarity of the orography surrounding the aerodrome, operations are allowed only in absence of significant

turbulence in the approach and circling areas

WARNING: due to mountainous area surrounding the aerodrome, wind shear and/or turbulence phenomena are foreseen.

Therefore pilots could meet possible severe wind shear during flight operations over Albenga aerodrome in case of wind

intensity more than 15 KT

2.3 Aircraft failure

Pilots are advised against proceeding for approach in case of significant aircraft failure

2.4 Procedures

2.4.1 Landing on RWY 27

Arriving IFR aircraft shall perform the BREAK CLOUDS procedure for VFR approach RWY

27. The pilot shall report to ATIS

when, reached the MAPt and the VMC minima specified in 2.1 above, the RWY is in sight and he is proceeding according

to VFR for landing. In order to avoid, as far as practicable, a go-around procedure hard to carry out due to mountains

surrounding the aerodrome, pilots, before proceeding on the VFR segment for landing on

RWY 27, shall ask Albenga AFIS

to report if the final segment and the RWY are clear of traffic. In case of balked landing on RWY 27 a contingency

procedure ensuring the appropriate separation from obstacles and heading the aircraft bound to Albenga NDB (ABN),

according to traffic information issued by Albenga AFIS, shall be performed

2.4.2 Landing on RWY 09

Landing manoeuvre for RWY 09 shall be performed following a left hand traffic circuit, north of the RWY, maintaining an

altitude not below 2000 FT AMSL. The RWY shall be maintained in sight until landing; in the event that the visual contact is

lost, a contingency procedure ensuring the appropriate separation from obstacles and heading the aircraft bound to

Albenga NDB (ABN) according to traffic information issued by AFIS shall be performed

2.4.3 Night time take off from RWY 09

Due to unavailability of a circuit for an immediate return, the operator shall plan an alternate aerodrome for a diversion after

take off

AIP – Italia AGA 2-1.3.5

ENAV – Roma 22 JAN 2004 (1/04)

3. OPERAZIONI DI TRASPORTO PUBBLICO

Gli operatori di trasporto pubblico nazionali ed esteri che intendano operare di giorno su Albenga con aeromobili con un

peso massimo certificato al decollo uguale o inferiore a 5700 Kg o con una configurazione certificata di posti passeggeri

uguale o inferiore a 9, dovranno prevedere una adeguata familiarizzazione sull'aeroporto di Albenga dei piloti impiegati.

Questa familiarizzazione potrà essere effettuata anche a terra mediante l'utilizzo di mezzi audio-visivi o simulatori di volo sui quali venga rappresentata la configurazione orografica di Albenga; la familiarizzazione dovrà essere certificata con appropriata documentazione disponibile a bordo per una eventuale ispezione dell'ENAC. Tale certificazione non sarà richiesta ai piloti che abbiano operato sull'aeroporto negli ultimi 12 mesi antecedenti la data di entrata in vigore di questa disposizione (31/7/02)

3.1 Gli operatori di trasporto pubblico nazionali ed esteri che intendano operare di giorno su Albenga con aeromobili con un peso massimo certificato al decollo superiore a 5700 Kg o con una configurazione certificata di posti passeggeri superiore a 9 ma inferiore a 19, dovranno prevedere una appropriata procedura di contingenza in caso di mancato atterraggio e che i piloti impiegati siano qualificati ad operare sull'aeroporto. Tale qualificazione dovrà essere ottenuta tramite un volo di ricognizione sull'aeroporto con un pilota esperto certificato dall'ENAC oppure con l'utilizzo di un simulatore di volo sul quale venga rappresentata la configurazione orografica di Albenga. La qualificazione di cui trattasi avrà validità un anno e sarà certificata con appropriata documentazione disponibile a bordo per una eventuale ispezione dell'ENAC.

Tale certificazione non sarà richiesta ai piloti che abbiano operato sull'aeroporto negli ultimi 12 mesi antecedenti la data di entrata in vigore di questa disposizione (31/7/02)

3.2 Gli operatori di trasporto pubblico nazionali ed esteri che intendano operare di giorno su Albenga con aeromobili con una configurazione certificata di posti passeggeri superiore a 19, o che intendano decollare di notte, dovranno essere preventivamente autorizzati dall'ENAC. L'autorizzazione sarà rilasciata a seguito della presentazione di un programma di addestramento per la qualificazione dei piloti approvato dall'ENAC; la definizione delle procedure di contingenza per il mancato atterraggio su pista 27, con l'identificazione del punto al di sotto del quale; deve essere obbligatoriamente portata a termine la manovra di atterraggio; il rilascio della qualificazione del pilota da parte di un ispettore di volo ENAC o da un pilota esaminatore autorizzato dall'ENAC. La domanda di autorizzazione dovrà essere presentata all'ENAC – Servizio Operazioni Volo – Via di Villa Ricotti, 42 – 00161 ROMA, con 30 giorni di anticipo sulla data di previsto inizio delle operazioni. ENAC – Servizio Operazioni Volo ha emanato una apposita circolare contenente il dettaglio della

documentazione necessaria da allegare alla suddetta domanda

4. OPERAZIONI DI VOLO DIVERSE DAL TRASPORTO PUBBLICO

Per i piloti di operatori di aeromobili non adibiti al trasporto pubblico con un peso massimo certificato al decollo superiore a

5700 Kg o con una configurazione certificata di posti passeggeri superiore a 9 (esclusi i posti di equipaggio in cabina) è richiesta la qualificazione mediante un volo di ricognizione sull'aeroporto con un pilota esperto riconosciuto dall'ENAC, oppure con l'utilizzo di un simulatore di volo sul quale venga rappresentata la configurazione orografica di Albenga. La qualificazione di cui trattasi avrà validità un anno e sarà certificata con appropriata documentazione disponibile a bordo per una eventuale ispezione dell'ENAC. Tale procedura non sarà richiesta ai piloti che abbiano operato sull'aeroporto negli ultimi 12 mesi antecedenti la data di entrata in vigore di questa disposizione (31/7/02)

7 DISPOSIZIONI PER GLI AEROMOBILI DELL'AVIAZIONE GENERALE

I movimenti da/per i piazzali sosta aeromobili debbono essere effettuati solo con l'ausilio di automezzo Follow – Me

AGA 2-1.3.5 AIP – Italia

22 JAN 2004 (1/04) ENAV – Roma

3. PUBLIC TRANSPORT OPERATION

National and foreign public transport operators intending to operate during daylight on Albenga aerodrome with aircraft having a certified maximum take off weight equal to or less than 5700 Kg or with a certified passengers seating configuration equal to or less than 9 seats, shall provide for an adequate familiarisation with Albenga aerodrome of the employed pilots. This familiarisation may be conducted also on the ground through the use of audio-visual means or flight simulators provided with the orographical layout of Albenga aerodrome; it shall be certified through relevant papers available on board for a possible inspection by ENAC (Civil Aviation Authority). This familiarisation is not required for pilots who have been operating on the aerodrome for the last 12 months before the effective date of this provision (31/7/02)

3.1 National and foreign public transport operators intending to operate during daylight on Albenga aerodrome with aircraft having a certified maximum take off weight higher than 5700 Kg or with a certified passengers seating configuration more than 9 seats but not more than 19 seats shall provide for appropriate contingency procedures in case of balked landing and for the qualification of the pilots employed to operate on Albenga aerodrome. The qualification shall be obtained through a reconnaissance flight on the aerodrome and with an expert pilot recognised by ENAC or through the use of a flight simulator provided with the orographical layout of Albenga aerodrome. The qualification will remain valid one year and shall be certified through relevant papers available on board for a possible inspection by ENAC. This qualification is not required for pilots who have been operating on the aerodrome for the last 12 months before the effective date of this provision (31/7/02)

3.2 National and foreign public transport operators intending to operate during daylight on Albenga aerodrome with aircraft having

a certified passengers seating configuration more than 19 seats, or to perform night time departures shall be previously authorised by ENAC. The authorisation is issued after: the production of pilots qualification training program approved by ENAC. The definition of contingency procedures for balked landing on RWY 27 with the identification of the point below which a landing manoeuvre has to be accomplished; the issue of the pilots qualification by a flight inspector of ENAC or by a check pilot licensed by ENAC. The application form for the authorisation shall be submitted to ENAC – Servizio Operazioni Volo – Via di Villa Ricotti, 42 – 00161 ROMA, at least 30 days before the scheduled start date of the operations. ENAC – Servizio Operazioni Volo has issued a specific circular detailing the documents to be supplied together with the application

4. FLIGHT OPERATIONS DIFFERENT FROM PUBLIC TRANSPORT

Operators of aircraft not for public transport with a certified maximum take off weight higher than 5700 Kg or with a certified passengers seating configuration more than 9 seats (cabin crew seats excluded) are requested to be qualified through a reconnaissance flight on the aerodrome with an expert pilot recognised by ENAC, or through the use of a flight simulator provided with the orographical layout of Albenga aerodrome. The qualification will remain valid one year and shall be certified through relevant papers available on board for a possible inspection by ENAC. This qualification is not required for pilots who have been operating on the aerodrome for the last 12 months before the effective date of this provision (31/7/02)

7 PROVISIONS FOR GENERAL AVIATION ACFT

Movements from/to aprons must be conducted only with Follow-me car assistance