Approvato dall'UFAC
con decisione del 6 agosto 2018 fcp

Aeroporto di Lugano - Agno

REGOLAMENTO D' ESERCIZIO

del 16 settembre 1996

STATO LUGLIO 2018

1 Disposizioni generali

1.1 Titolare della concessione di esercizio

La concessione federale per l'esercizio dell'aeroporto di Lugano-Agno è attribuita alla Città di Lugano (in seguito definita Concessionaria).

1.2 Autorità aeroportuale

La Concessionaria delega l'esercizio sull'Aeroporto ad un Gestore e ad un Capo d'Aerodromo.
Il Gestore definisce e cura i rapporti con le Autorità, con gli Enti, con i servizi aeronautici e con le Società che operano sullo stesso, così come con gli utenti. Assicura inoltre la disponibilità dei mezzi, delle infrastrutture e del personale necessari per l'esercizio.
Il Capo d'Aerodromo organizza e assicura l'esercizio secondo i compiti e le responsabilità che gli sono attribuite dall'Ufficio Federale dell'Aviazione Civile (UFAC), emanando le disposizioni necessarie, controllando l'esercizio e prendendo i provvedimenti atti a garantire la sicurezza e il rispetto delle disposizioni vigenti.

1.3 Organizzazione e disposizioni di utilizzazione

Le disposizioni di utilizzazione sono contenute negli allegati al presente regolamento, e più precisamente.
Allegato A: Organizzazione aziendale
Allegato B: Procedure di atterraggio e decollo
Allegato C: Contenimento delle immissioni acustiche
Allegato D: Orari di esercizio, limitazioni e Priorità di utilizzo
Allegato E: Training Requirements Application Manual (TRAM)
Le prescrizioni valide per gli utenti dell'aeroporto sono pubblicate in forma appropriata sul Manuale di informazione aeronautica (AIP).

1.4 Priorità e limitazioni

La Concessionaria si riserva il diritto di limitare o escludere determinati tipi di aeromobile o di movimenti, per motivi di sicurezza, di spazio, di capacità o di immissione acustica.
Tra i movimenti autorizzati, la Concessionaria stabilisce delle priorità precisate nell'allegato D.

1.5 Tariffario

L'utente dell'Aeroporto è tenuto al pagamento delle prestazioni ricevute e definite nell'apposito Tariffario, pubblicato a parte.

1.6 Disposizioni penali

Le infrazioni al presente regolamento vengono punite, conformemente alle disposizioni vigenti, con sanzioni amministrative o penali.

1.7 Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore dopo essere stato approvato dall'UFAC e abroga ogni precedente regolamento, compresi i relativi allegati.

Per la Concessionaria

Il Sindaco: Il Segretario:

MUNICIPIO DI LUGANO · C · T · L V G A

1 Organizzazione aziendale

1.1 Oggetto

Il Comune di Lugano è titolare delle concessioni federali (concessione quadro e concessione di esercizio), rilasciate il 16 settembre 1996 dal Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie per l'esercizio dell'aeroporto di Lugano-Agno.

1.2 Responsabilità

Lugano Airport è tenuta a garantire un esercizio regolare, ininterrotto ed economicamente efficiente a favore dell'utenza, nel rispetto della missione dell'aeroporto. Essa deve pure supervisionare affinché la città e il Cantone abbiano il maggior indotto economico derivante dalla struttura, nel rispetto di un armonioso sviluppo in ambito ambientale.

1.3 Delega di competenze attribuite nell'atto di concessione

Nell'ambito delle competenze delegate LASA agisce in piena autonomia gestionale.
La concessionaria attraverso un mandato di prestazione ha delegato a Lugano Airport SA, di seguito LASA, le seguenti competenze e attività:

1.3.1 Compiti di natura operativa

- esercitare secondo le prescrizioni della concessione federale e il relativo regolamento d'esercizio, nonché le prescrizioni nazionali e internazionali applicabili
- rappresentanza presso tutte le autorità internazionali, federali, cantonali e comunali in relazione alle attività di pianificazione dell'aeroporto.
- creare e mantenere l'organizzazione tecnica necessaria per il funzionamento ordinato dall'aeroporto;
- mantenere e adattare le aree di movimento, le strutture e gli edifici necessari per il buon funzionamento dell'aeroporto nonché definire le esigenze future dell'azienda e pianificare gli adeguamenti dell'infrastruttura,
- mantenere i margini di protezione delle superfici di limitazioni degli ostacoli secondo il piano delle zone di sicurezza dell'aeroporto;
- stabilire le procedure e i requisiti per il rullaggio e il parcheggio aeromobili;
- regolare l'accesso di persone e veicoli all'area di movimento e ad altri aree protette del recinto dell'aeroporto,
- implementare le misure di sicurezza (Security) ordinate all'aeroporto in conformità con il programma nazionale di sicurezza nell'aviazione,
- prendere tutte le misure d'intervento necessarie in caso di quasi incidente o incidente,
- assicurare la fornitura dei vari servizi di assistenza a terra,
- assumere gli altri compiti operativi elencati nell'ordinanza del Capo d'Aerodromo.

1.3.2 Compiti amministrativi, finanziari o di polizia

- creare e mantenere l'organizzazione amministrativa e finanziaria necessaria per il buon funzionamento dell'aeroporto;
- raccogliere e fornire i dati di base delle statistiche ufficiali del traffico aereo,
- assumere gli altri compiti elencati nell'ordinanza del Capo d'Aerodromo.

1 Procedure di atterraggio e decollo

Fanno stato le procedure e i circuiti approvati dall'UFAC.

1.1 Procedure IFR

1.1.1 Procedure strumentali standard di partenza (SID)

Le procedure strumentali in partenza disponibili sono:

- CANNE 1Z
- CANNE 1U
- CANNE 1W
- ORIO 1W (ORI 1W)
- ORIO 1U (ORI 1U)
- SARONNO 1W (SRN 1W)
- VOGHERA 1W (VOG 1W)
- OMETO 1W
- PINIK 1A

1.1.2 Procedure strumentali standard di arrivo (STAR)

Le procedure strumentali in arrivo disponibili sono:

- ORIO 7L (ORI 7L)
- LUSIL 7L
- ORIO 7P (ORI 7P)
- LUSIL 7P
- SARONNO 6L (SRN 6L)
- VOGHERA 6L (VOG 6L)
- TORINO 6L (TOP 6L)
- ODINA 7L

1.1.3 Procedure di avvicinamento strumentali

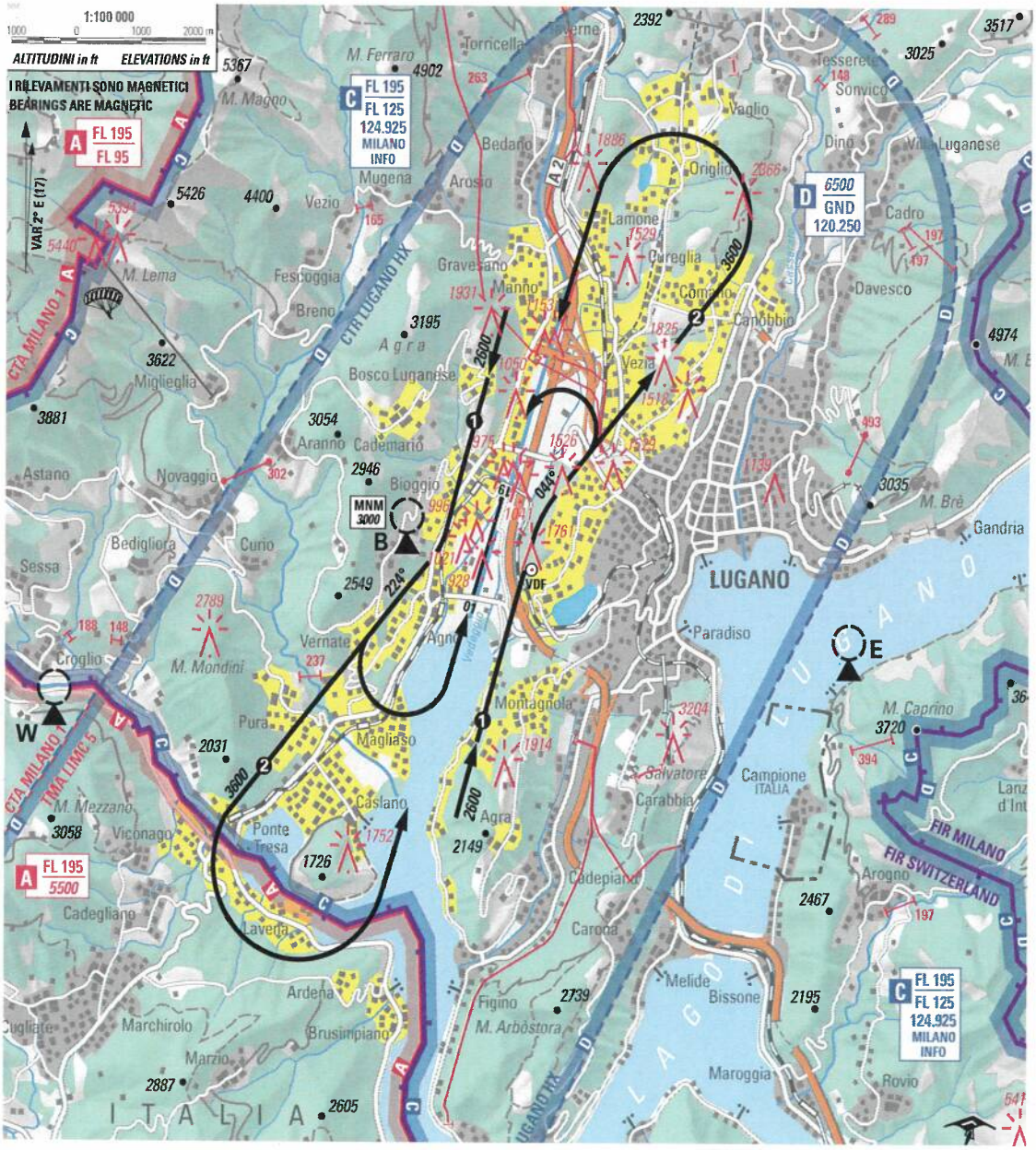
Le procedure di avvicinamento disponibili sono:

- LOC - DME RWY 01 per il circling FOXTROT RWY19
- LOC - DME RWY 01 per il circling CHARLIE RWY19
- IGS RWY 01

1.1.4 Minime operativi per le partenze strumentali (TKOF minima)

RWY	ACFT	Vis (m) / Ceiling (ft AGL)			RMK
		No LGT AVBL	REDL or RCLL AVBL	REDL and RCLL AVBL	
01	A	1500/--	1500/--	1500/--	
	B	1500/--	1500/--	1500/--	
	C	1500/--	1500/--	1500/--	
19	A	800/--	400/--	400/--	
	B	800/--	400/--	400/--	
	C	800/--	400/--	400/--	

1.2 Procedure VFR



1 Contenimento delle immissioni acustiche

1.1 Generalità

Le restrizioni e procedure sono state definite per ridurre il più possibile le immissioni acustiche in vicinanza dell'Aeroporto di Lugano-Agno.
I piloti che non sono in grado di attenersi alle presenti procedure devono sottoporre al Capo d'Aerodromo delle procedure alternative per approvazione.
Il Gestore accetterà l'impiego regolare di aeromobili sull'Aeroporto di Lugano-Agno solo se un'attestazione ufficiale sulle loro caratteristiche di emissione acustica proverà la loro idoneità.

Il Capo d'Aerodromo può autorizzare eccezioni, tenendo un elenco delle stesse completo di motivazione.

1.2 Aeromobili soggetti ad autorizzazione

I seguenti tipi di aeromobili sono soggetti a speciale autorizzazione da parte del Capo d'Aerodromo, previa richiesta scritta di regola con almeno 24 ore di anticipo:

Velivoli a reazione:
Ref AIP Vol. 1 F AL 3-1 APP A. Classe I, II, III, IV

Velivoli a elica:
Ref AIP Vol. I FAL 3-1 APP. B1/2/3/4, Classe A e i seguenti velivoli della Classe B:
- BE-55 Beech Baron 55,
- C 210 Cessna Centurion,
- C 336/337 Cessna 336 Skymaster/337 Super Skimaster;

Elicotteri:
- Bell 204
- Bell 214
- Kamov

1.3 Avvicinamenti

Deve essere applicata la procedura "Low drag - low power". Se le condizioni meteorologiche lo permettono, le procedure di atterraggio sono da impostare in modo che a bassa quota non sia necessario procedere a un aumento di potenza ai motori (Continuous descent approach procedure).

L'esercente dell'aeroporto può richiedere procedure speciali per il contenimento massimo delle immissioni acustiche a esercenti di aeromobili che operano regolarmente a Lugano-Agno.

1.4 Inversori di spinta

Per la decelerazione deve essere di norma effettuata utilizzando tutta la lunghezza disponibile della pista.
L'uso degli inversori di spinta è tollerato solo per motivi di sicurezza.

1.5 Rullaggio e attese

Le operazioni di rullaggio vanno effettuate in modo da ridurre al massimo le emissioni acustiche.

1.6 Gruppi ausiliari di potenza

L'uso di gruppi ausiliari (APU) è disciplinato come segue:
al massimo 15 minuti prima dell 'orario stimato per il decollo (ETD),
al massimo 5 minuti dopo l'arrivo al parcheggio del velivolo.
La durata di utilizzazione dei gruppi ausiliari deve essere ridotta al minimo.

1.7 Messa in moto

L'autorizzazione alla messa in moto deve essere richiesta alla TWR di Lugano-Agno per tutti i voli IFR e SVFR.
La richiesta va effettuata solo quando l'aeromobile è pronto a lasciare il parcheggio.

1.8 Prove motori

Sono considerate prove motori quelle messe in moto prescritte da verifiche tecniche e che non fanno parte dei normali controlli prima del decollo.
Le prove motori sono soggette a speciale autorizzazione da parte del Capo d'Aerodromo o un suo sostituto, e devono essere richieste preventivamente indicando l'orario di inizio e la durata massima.

La durata delle prove motori deve essere ridotta al minimo e non può essere superiore a 30 minuti. Se una prova deve essere ripetuta, questo potrà avvenire solo trascorso un intervallo di almeno 15 minuti.

Le prove motori non saranno concesse nei giorni di sabato e festivi locali, così come nei giorni feriali tra le ore 12.00 LT e le 13.00 LT e tra le ore 18.00LT e le 09.00 LT.
Le prove motori devono essere effettuate secondo le indicazioni del Capo d'Aerodromo. Durante il rullaggio o il traino al luogo della prova e il ritorno al parcheggio deve essere mantenuto il contatto radio con la TWR.

1 Orari di Esercizio

1.1 Generalità

L'aeroporto di Lugano-Agno è aperto tutti i giorni dalle ore 07.00 LT alle 22.00 LT.
La concessionaria può autorizzare i seguenti voli schedulati se rispondono a un interesse generale:

- da lunedì a sabato compreso, tre movimenti giornalieri fra le ore 06.00 LT e le 06.59 LT
- da lunedì a venerdì compreso, tre movimenti giornalieri fra le ore 22.01 LT e le 23.00 LT
- la domenica, tre atterraggi fra le ore 22.01 LT e le 23.00 LT.

La concessionaria può autorizzare ulteriori movimenti fra le ore 06.00 LT e le 06.59 LT e fra le ore 22.01 LT e le 23.00 LT previo esame e consenso del Cantone. La domenica sera sono ammessi solo atterraggi.
Fra le ore 06.00 LT e le 06.59 LT sono ammessi solamente decolli e atterraggi di voli commerciali effettuati con velivoli le cui emissioni non superano l'indice di rumore 87.

2 Restrizioni

2.1 Voli privati

L'aeroporto di Lugano-Agno ammette i voli privati tutti i giorni dalle 08.00 LT alle 20.00 LT.
Il Capo d'Aerodromo può rilasciare speciali autorizzazioni per movimenti tra le 07.00 e le 07.59 LT, e tra le 20.00 LT e le 22.00 LT, allestendo apposito elenco completo di motivazione.

2.2 Giri pista

L'Aeroporto di Lugano-Agno ammette i giri pista unicamente nei seguenti giorni e orari:

- lunedì - venerdì:
  dalle 08.00 LT alle 12.00 LT e dalle 14.00 LT al Sunset, ma non oltre le 18.00 LT
- sabato:
  dalle 09.00 LT alle 12.00 LT e dalle 15.00 LT alle 17.00 LT
- domenica:
  nessun giro pista

Il Capo d'Aerodromo può, in casi eccezionali e per fondati motivi, autorizzare movimenti all'infuori di questi orari, allestendo apposito elenco completo di motivazioni.

2.3 Giri pista - VFR notturno

L'aeroporto di Lugano-Agno ammette voli di istruzione VFR (circuiti) nei giorni da lunedì a venerdì dal Sunset alle 20.00 LT.

3 Movimenti con autorizzazione speciale

3.1 Fuori dagli orari di esercizio

Il Capo d'Aerodromo può rilasciare autorizzazioni speciali :

- al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e al Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS), in particolare con aeromobili dello Stato,
- per voli di salvataggio, di polizia o di sorveglianza, con malati o feriti, di soccorso e in caso di catastrofe.

3.2 Gestione dei ritardi

L'esercente è tenuto a far osservare delle procedure destinate al contenimento massimo dei ritardi e al rispetto di un orario limite.
Dette procedure devono prevedere il rilascio di speciali autorizzazioni dopo verifica delle giustificazioni presentate. Movimenti oltre l'orario limite devono essere ogni volta annunciati all'UFAC.

3.3 Voli FERRY per movimenti schedulati

Voli FERRY che devono essere effettuati al di fuori degli orari massimi fissati per i movimenti di linea devono ogni volta essere autorizzati dall'esercente.
L'autorizzazione sarà rilasciata unicamente se non esistono alternative di trasporto mediante movimenti schedulati.

4 Limitazioni

4.1 Voli di istruzione e di abilitazione

I voli di allenamento per il conseguimento dell'abilitazione IFR devono essere concordati preventivamente con il Capo d'Aerodromo mediante richiesta scritta, di regola almeno 5 giorni prima e potranno essere autorizzati solo nei giorni feriali.
Il Capo d'Aerodromo può vietare o limitare temporaneamente voli scuola o di allenamento.

4.2 Voli acrobatici

I voli acrobatici sono possibili solo per necessità di istruzione, in orari che verranno definiti di volta in volta dal Capo d'Aerodromo.

4.3 Volo a vela

I voli a vela sono esclusi.

4.4 Salti con paracadute

I salti con paracadute sul terreno sono esclusi.

4.5 Aerostati, mongolfiere, dirigibili, palloni liberi e motoalianti

I decolli sono esclusi.

4.6 Eccezioni

Il Capo d'Aerodromo può rilasciare autorizzazioni eccezionali, non previste dalle presenti prescrizioni. Deve comunque allestire un elenco completo di motivazione.
Eccezioni per particolari manifestazioni devono essere autorizzate dal Capo d'Aerodromo e dall'UFAC.

5 Priorità di utilizzo

5.1 Generi di voli e priorità

La Concessionaria definisce il seguente ordine di priorità, che dovrà essere applicato nelle situazioni di conflitto :

1. Voli di linea e movimenti atti a garantire gli stessi
2. Voli charter
3. Voli commerciali di compagnie basate sull'Aeroporto
4. Voli commerciali di altre compagnie
5. Voli privati con aeromobili stazionati sull'Aeroporto
6. Voli privati con aeromobili non stazionati sull'Aeroporto
7. Voli scuola e di allenamento

5.2 Voli che non sottostanno alla priorità

- Voli di ricerca, salvataggio e di polizia
- Voli ambulanza
- Voli di aerei di Stato
- Voli ordinati dall'UFAC

1 Training Requirements Application Manual

1.1 Introduction

This document is a guideline covering the minimum training requirements, defined by the Lugano Airport Authority and approved by the Swiss Federal Office for Civil Aviation (FOCA), to obtain the corresponding qualification type A, B or C.
The requirements contained in this document do not exempt an operator or a pilot from complying with the overall governing regulations, such as EASA and national rules.
The training for pilots wishing to operate in Lugano shall fulfil the training according to the Commission Regulation 965/2012, Annex III, Part-ORO, ORO.FC.105 (b) for category C aerodrome.

1.2 Pilot Qualification

To operate at Lugano under IFR or commercial VFR, pilots must hold a valid pilot qualification for the applicable type of operation and flight procedures.
Under flight operations that require a pilot qualification B or C, only the pilot in command or the pilot under instruction has the right to conduct the landing in Lugano.
The Lugano Airport Authority has the right to deny or withdraw a Pilot qualification, as well as to request additional requirements or clarifications.

1.3 Applicability

The guidelines of this Training Manual are applicable for the training of aeroplane flight crews and instructors intending to operate under IFR or VFR commercial at Lugano only.
Helicopter flight crews are allowed to operate without Lugano qualification.
All pilots holding a valid qualification before the approval of this TRAM update remain qualified.

2 Procedures to obtain the qualification

2.1 Overview

REQUIREMENTS OVERVIEW				
Flight Procedure	Flight Operation	Pilot Qualification	Operator Qualification Procedures	Aircraft Performances
Approach and landing	- VFR commercial - IFR Visual APP - LOC DME Circling C (VIS 5000 m or more and ceiling 3100 ft AAL or higher / Day Only) - LOC DME Circling F (Day only)	minimum type A	NIL	NIL
	- LOC DME Circling C (VIS 3000m or more day / VIS 5000 m or more night / ceiling 1700 ft AAL or higher)	minimum type B	Approved contingency procedure for circling missed approach required	NIL
	- IGS	minimum type C	NIL	glide > 6° See Explanation § 3.1.4
Departure	- IFR departure	minimum type A	NIL	NIL
	- T-O (VIS 400m - 3000m)	minimum type B	Approved contingency procedure for take-off RWY 19 and/or 01 required	NIL

2.1.1 Type A

The pilot applies for the Pilot qualification type A to the Lugano Airport Authority on : www.lugano-qualification.ch. The qualification consist in a familiarization briefing and a test with multiple-choice questions. The Lugano Airport Authority verifies the validity of the application and updates the Type A qualified pilots list.

2.1.2 Type B

The operator submits its training syllabus with the related approved contingency procedure to the respective NAA for approval and transmits the approval confirmation to the Lugano Airport Authority.
The pilot in command performs the training according to the training syllabus approved by the respective NAA. Once done, the operator transmits an updated list of pilots who obtained the Type B qualification to the Lugano Airport Authority which will update the list of qualified pilots accordingly.

2.1.3 Type C

The operator submits its training syllabus to the respective NAA for approval and transmits the approval confirmation to the Lugano Airport Authority.
The operator presents the corresponding AFM supplements or a "Letter of non-objection" (described in chapter 2.3.4) to the Lugano Airport Authority.
The pilot in command performs the training according to the training syllabus approved by the respective NAA. Once done, the operator transmits an updated list of pilots who obtained the Type C qualification to the Lugano Airport Authority which will update the list of qualified pilots accordingly.

3 Minimum training requirements

3.1.1 Qualification Type A

A Theoretical Airport self-Instruction on-line include the following sections:
- LSZA general operational requirements,
- Local weather phenomena and dangers,
- LSZA orographic and topographic situation, including all relevant obstacles,
- APP and DEP procedures, VFR and/or IFR, Contingency Procedure for OEI,
- Noise abatement procedure
- Communication procedures,
- Aircraft performance, AEO and OEI,
- Emergency procedures and if applicable, the revelant company contingency procedures.

3.1.2 Qualification Type B

The Pilot in command shall:
- Pass the On-line test to get the qualification A
- Practice as Flying Pilot, including at least :
    - One take-off runway 01 climbing onto the entire SID or applicable contingency procedure with a simulated one-engine inoperative.
    - One take-off runway 19 climbing onto the entire SID or applicable contingency procedure with a simulated one-engine inoperative,
    - One approach LOC DME AEO, followed by a go-around at MDA, with a simulated one-engine inoperative;
    - One approach LOC DME AEO, followed by a circling C with a go-around from circling, according to company contingency procedures; and
    - One approach LOC DME AEO, followed by a circling C to a full stop LDG.

On a multi-pilot aircraft, the first officer has to pass at least the qualification A.

3.1.3 Qualification Type C

The Pilot in command shall:
- Pass the On-line Test to get the qualification A
- Practice as Flying Pilot, including at least :
    - One take-off runway 01 climbing onto SID or applicable contingency procedure with a simulated one-engine inoperative.
    - One take-off runway 19 climbing onto SID or applicable contingency procedure with a

simulated one-engine inoperative,
• One approach IGS 01 AEO, followed by a go-around at MDA, with a simulated one-engine inoperative; and
• One approach IGS 01 AEO, followed by a full stop LDG.

If the commander has not been previously qualified for steep approach, a basic training should be done, including at least 4 landings out of steep approach angles at or higher than 5.5°.

On a multi-pilot aircraft, the first officer has to pass at least the qualification A.

3.1.4 Operational characteristics for IGS RWY 01

For aircrafts certified for steep approaches of 6.65 ° or more, the instrument approach procedure IGS 01 can be used at an angle of 6.65 ° for the entire approach to landing.
For aircrafts certified for steep approaches with an angle between 6 ° and 6.64 °, the use of the instrument approach procedure IGS 01 is regulated as follows:

- The aircraft shall obtain a "Letter of non-objection" from the manufacturer to carry out approaches with a maximum angle of 6.65.
- The approach takes place at an angle of 6.65 degrees from the Final Approach Fix (FAF) to the Minimum Descent Altitude (MDA). The next landing phase starting from the Minimum Descent Altitude (MDA) is carried out with a maximum angle of 6° using the PAPI (Precision Approach Path Indicator).
- The aircraft must be stabilized at the latest at an altitude of 500 feet above the airport elevation; otherwise the approach procedure must be interrupted and a go-around procedure must be initiated.
- An approach can only be done if the tailwind component does not exceed half of the value of the tailwind component according to the flight manual of the aircraft.
- The maximum discrepancy allowed along the trajectory corresponds to a half scale on the glideslope Indicator (usually 1 "dot"). If this limit is exceeded, a go-around procedure must be carried out without exception.

3.1 Qualification for Instructors

Any instructor or a training organisation, approved by his/her National Aviation Authority, may conduct the Lugano airport qualification training, provided he/she holds a valid Lugano type B or C qualification. Five instrument approaches on site are necessary prior to conduct Lugano airport qualifications as an instructor.

3.2 Training environment for qualification B and C

The practical Training, must be conducted on the aircraft at LSZA, the meteorological conditions shall be at least VIS > 5000 meters and ceiling > 5000 ft QNH.

Training may be conducted on a certified Full Flight Simulator having visual scenery of LSZA. If the FFS or the scenery is not available, the training shall be conducted on the corresponding aircraft class or Type at Lugano Airport.

4 Validity

4.1 Qualification Type A

Airport qualification type A is valid for two years.

4.2 Qualification Type B and C

Pilots must hold a valid qualification type A.
The pilot in command shall fly at least 1 IFR approach into and 1 IFR departure from LSZA within a 12 months period.
In case of an interruption of the recency of 12 months and more, the applicable minima for the first 3 approaches shall be augmented by 500 feet for Ceiling and the applicable visibility by 1000 meters.
In case of an interruption of the recency of 24 months and more, a new qualification B or C is required.