

 Aeroporti di Roma Aeroporto G.B. Pastine Ciampino	Procedura Rifornimento Carburante Aeromobili	26/03/2015 Pagina 1/11
--	---	---

1. Scopo

La presente procedura definisce le modalità da adottare durante le fasi di rifornimento carburante (refuelling / defuelling) con o senza passeggeri a bordo o durante l'imbarco o sbarco degli stessi, definendo le responsabilità, le azioni e le attività di ogni singolo soggetto coinvolto nelle operazioni sopraccitate. Sono inoltre determinati i compiti assegnati ai singoli enti ed il flusso informativo fra gli stessi.

2. Riferimenti

- Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, edizione 2 Emendamento N°9 del 23/10/2014
- Lettera ENAC Protocollo 137303/CIA del 25/10/2011
- Lettera ENAC Protocollo 168076/IOP del 30/12/2011
- Lettera ENAC Protocollo 0020747/CIA del 16/02/2012
- D.M. 30 giugno 2011
- Analisi di sicurezza AdR SMS

3. Definizioni e abbreviazioni

Di seguito le abbreviazioni e le definizioni utilizzate nella procedura

ENAC	Ente Nazionale Aviazione Civile
ADR	Gestore Aeroportuale scalo Ciampino
C.N.VV.F.	Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco
VV.F.	Distaccamento locale Vigili del Fuoco
O.A.	Operatore Aereo (compagnia aerea)
C.V.	Controllo Voli AdR
SAR	Personale della Sicurezza Operativa AdR
CSC	Capo Scalo di Servizio Ciampino AdR
R.R.	Responsabile di rifornimento (Comandante o altro personale dell'O.A.)
ENAV	Torre di controllo Ciampino
H.R. / O.H.R.	Handler rifornitore – operatore dell' handler rifornitore
O.H.	Operatore Handler assistenza a terra
Z.d.R	Zona di rifornimento: area circolare avente un raggio di 6 metri dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento
ASA	Aircraft Safety Area: area di sicurezza degli aeromobili, come definita dal R.C.E.A.
C.O.	Centro Operativo AdR (Controllo Voli e Capo Scalo)
Sversamento	Fuoriuscita di carburante di entità tale da non richiedere l'attivazione dell'Emergenza
Grande sversamento	fuoriuscita di carburante che, per dimensione e posizione dell'aeromobile, costituisce un pericolo per la sicurezza e richiede l'evacuazione dell'aeromobile stesso e l'attivazione dell'Emergenza.

Campo di applicazione

Ferme restando le restrizioni imposte dal DM, la presente procedura si applica:

- A tutti i processi di refuelling/defuelling eseguiti nelle piazzole ritenute idonee per tali operazioni sullo scalo di Ciampino G.B. Pastine.

	Procedura Rifornimento Carburante Aeromobili	26/03/2015 Pagina 2/11
---	---	---

- Ai vettori, Agli Handler Rifornitori e agli Handler di Assistenza che abbiano presentato al Gestore Aeroportuale una dichiarazione di conformità delle proprie procedure operative secondo quanto disposto dal DM 30 Giugno 2011 (G.U. giugno 2011 n 169) e dal R.C.E.A. cap 10.

Formazione del personale operante in Apron

Il personale AdR eventualmente presente sottobordo, durante le operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco / sbarco, è rappresentato dal personale della Sicurezza Operativa che viene formato con corso “ rischio elevato “ integrato in coerenza con le linee guida comunicate da ENAC con lettera prot 0168076/IOP del 30/12/2011 .

Norme Generali

- Le operazioni di rifornimento avvengono sotto la diretta responsabilità dell’Operatore Aereo attraverso la designazione di una persona qualificata “ R.R”.
- Le operazioni di rifornimento degli aeromobili sono eseguite dagli Handler rifornitori che devono assicurare la presenza di personale “O.H. R.” certificato dal Corpo dei Vigili del Fuoco.
- Le disposizioni in materia di formazione del personale contenute nella presente procedura, nel R.C.E.A. e nel D.M 30-06-2011, non sono sostitutive degli obblighi di formazione, ex D.M. 10/03/1988, del personale da parte del datore di lavoro in esito alla valutazione dei rischi richiesta dal D. Lgs. 81/08.
- Il “R.R” ha il compito di coordinare e sorvegliare che durante la fase di rifornimento carburante la presente procedura venga rispettata da ogni singolo soggetto coinvolto nelle operazioni.
- **A.d.R** nella sua funzione di gestore aeroportuale, assicura la disponibilità di estinguente e la funzionalità degli estintori posizionati nelle piazzole come previsto nel D.M 30 giugno 2011, per un complessivo non inferiore a 50 kg di polvere chimica secca, di capacità estinguente non inferiore a «A- B1- C», e 50 litri di schiuma di capacità estinguente non inferiore a «A-B4».
In particolare AdR ha provveduto ogni piazzola di n° 2 estintori:
n° 1 polvere di 100 kg – Capacità estinguente A B1 -C
n°1 schiuma di 50 kg – Capacità estinguente A- B4 .

In caso di Emergenza, tutto il personale appositamente qualificato presente sottobordo, nelle more dell’intervento dei VVF e nei limiti delle proprie capacità, concorre alla gestione dell’emergenza attivandosi per circoscrivere l’area oggetto dell’evento, utilizzando i mezzi di estinzione disponibili .

	Procedura Rifornimento Carburante Aeromobili	26/03/2015 Pagina 3/11
---	---	---

4. PROCEDURA OPERATIVA RIFORNIMENTO CARBURANTE SENZA PASSEGGERI A BORDO

Misure di prevenzione e divieti

Fermo restando i vincoli fisici delle piazzole di sosta idonee al rifornimento carburante, di seguito si riportano le limitazioni operative, che comportano l'impossibilità di eseguire il rifornimento degli aeromobili.

- Il rifornimento non può essere eseguito in assenza del RR.
- Il rifornimento non può essere eseguito se i dispositivi antincendio previsti non sono utilizzabili per avaria o per indisponibilità.
- Il rifornimento non può essere eseguito in presenza di temporali con scariche elettriche sull'aeroporto o nelle immediate vicinanze dello stesso
- Le operazioni di rifornimento devono essere eseguite nel piazzale all'interno delle aree ERA/ASA appositamente individuate ed attrezzate con presidi antincendio.
- Il R.R. deve garantire che nessun estraneo alle operazioni di rifornimento, assistenza e controllo, si trovi all'interno della zona di sicurezza.
- Il mezzo per il rifornimento deve essere presidiato da personale necessario ad assicurare il rapido allontanamento.
- Il personale O.H.R deve accertarsi che siano sempre disponibili adeguate vie di fuga per l'allontanamento del mezzo di rifornimento.
- Il RR e l'OHR dovranno adottare le misure necessarie ad escludere la possibilità di inneschi involontari da parte di impianti ed apparecchiature presenti nell'area , nonché quanto previsto in materia di messa a terra (messa a massa) dell'aeromobile e del mezzo di rifornimento.
- Durante il rifornimento, i motori dell'aeromobile (APU escluso) devono essere spenti .
- Durante il rifornimento dell'aeromobile, i mezzi di assistenza e le attrezzature devono essere posizionate in modo tale da :
 - a. Consentire l'accesso all'aeromobile da parte dei mezzi di soccorso ed antincendio;
 - b. Non intralciare il percorso di evacuazione dalle uscite di emergenza del personale a bordo dell'aeromobile;
 - c. Consentire il rapido allontanamento del mezzo di rifornimento;
- I veicoli non devono transitare o sostare sotto l'ala, salvo quelli adibiti al rifornimento di carburante, olio lubrificante o idraulico, per il tempo strettamente necessario alle operazioni.
- La motrice dell'autocisterna non deve sostare sotto l'ala.
- Le attrezzature utilizzate per la manutenzione non devono sostare a meno di 3 metri dagli sfiati dell'impianto combustibile dell'aeromobile.
- I mezzi di rifornimento devono essere muniti di estintori efficienti.

5. PROCEDURA OPERATIVA RIFORNIMENTO CARBURANTE CON PASSEGGERI A BORDO O IN IMBARCO/SBARCO

Idoneità piazzole

Le piazzole ritenute idonee per garantire tale procedura sono le seguenti (vedi restrizioni all'applicazione):

	Procedura Rifornimento Carburante Aeromobili	26/03/2015 Pagina 4/11
---	---	---

Quadrante 100

Piazzole 106, 107, 111, 112, 113, 114 , 115

Quadrante 200

Piazzola 201 202

Quadrante 400

Piazzola 404

All'interno di tali piazzole potrà essere effettuato un numero massimo di rifornimenti contemporanei pari a 6.

Restrizioni all' applicazione

Di seguito sono elencate le condizioni che determinano l'impossibilità di rifornimento agli aeromobili con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco.

Rimangono valide le ulteriori restrizioni imposte dal DM , che dovranno essere contenute all'interno delle procedure proprie degli altri operatori connessi con l'attività di rifornimento.

- Divieto di rifornimento carburante contemporaneo su due piazzole contigue.
- Divieto di rifornimento con condizioni di bassa visibilità
- Divieto di rifornimento per la mancanza del "R.R"
- Divieto di rifornimento per la mancanza di personale "O.H." per la gestione del flusso passeggeri.
- Divieto di rifornimento o, se già iniziato, deve essere immediatamente sospeso, in presenza di temporali con scariche elettriche sull'aeroporto o nelle immediate vicinanze dello stesso.
- Divieto di rifornimento per la presenza di ostacoli sul percorso pedonale
- Divieto di rifornimento, durante l'imbarco/sbarco di passeggeri a ridotta mobilità (PRM) con l'ausilio del mezzo elevatore.
- Divieto di rifornimento in assenza o avaria degli estintori in piazzola
- Divieto di rifornimento degli aeromobili fino a 20 posti
- Divieto di rifornimento durante particolari operazioni di handling: carico/scarico di dangerous goods, merci ingombranti tali che la loro movimentazione non consenta l'evacuazione del personale e dei passeggeri dalla piazzola in caso di necessità.
- Divieto, di qualsiasi rifornimento di carburante, o interruzione di quelli in corso, in caso di attivazione degli stati di pericolo dove è previsto lo schieramento dei mezzi dei VV/F, per attivazione del piano di Emergenza Aeroportuale, ovvero :
 - attivazione stato di EMERGENZA
 - attivazione stato di INCIDENTE

Responsabilità ed azioni

Il livello di complessità delle operazioni di rifornimento, determinato anche dalla contemporanea presenza di più soggetti coinvolti, richiede una più dettagliata spiegazione delle attività/compiti per realizzare le migliori condizioni di sicurezza. A tale fine è costituita una rete di sicurezza "SAFETY NET" che mediante l'attribuzione di compiti e responsabilità, in conformità a quanto previsto dalle norme vigenti, consente di raggiungere alti livelli di sicurezza coniugati alle esigenze operative dello scalo.

I soggetti che contribuiscono a realizzare tale procedura sono:

- L' Operatore Aereo
- I prestatori di Servizio di assistenza a terra
 - Handler di rifornimento
 - Handler di assistenza a terra
- Il Distaccamento dei Vigili del Fuoco
- La Torre di controllo
- Il Gestore Aeroportuale

L'Operatore Aereo deve individuare una figura come **R.R** (I cui compiti devono essere definiti all'interno procedura del manuale operativo dell'Operatore stesso) :

Il R.R. al fine di garantire un'adeguata prevenzione incendi, deve assicurare che il rifornimento non sia eseguito, o se già iniziato, immediatamente interrotto in presenza di:

1. Condizioni di surriscaldamento del carrello dell'aeromobile
2. Vapori di carburante all'interno dell'aeromobile o di qualsiasi altro pericolo

Il R.R. prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento deve accertarsi che siano stati predisposti i seguenti dispositivi d'evacuazione e primo intervento e porre in essere le verifiche sotto elencate:

1. Le porte usate normalmente per l'imbarco e sbarco dei passeggeri siano aperte. Qualora le condizioni climatiche non consentano di tenerle aperte, esse possono essere tenute chiuse ma non bloccate.
2. Le scale siano approntate presso le porte.
3. le uscite dotate di scale incorporate, se non sono servite da scale mobili, siano approntate per l'uso.
4. Che i passeggeri abbiano ricevuto comunicazione del rifornimento in atto e del divieto di fumo, di utilizzo di accendini, di telefoni cellulari o similari, o di apparecchiature elettroniche.
5. Che non ci sia nessuno ostacolo che possa ostruire l'evacuazione dei passeggeri davanti le scale e sul percorso pedonale.
6. Che la via di fuga del mezzo di rifornimento non sia ostruita da mezzi rampa.
7. Che l'accesso, di eventuali mezzi di soccorso, non sia impedito dalla presenza di veicoli o attrezzature.
8. Che il trasponder, il trasmettitore HF e il radar di bordo siano spenti;
9. Che ci siano i tacchi fermo aeromobili alloggiati sul carrello posteriore o secondo le indicazioni dell'O.A.
10. Che l'area di sicurezza sia libera e che non ci siano attrezzature meno di 3 m dagli sfiati carburante aeromobile.
11. Verifica che non ci sia surriscaldamento dei freni .
12. Verifica l'attivazione di una comunicazione a due vie tra il Responsabile del Rifornimento ed un membro di condotta dell'aeromobile presente a bordo.

La comunicazione a due vie prevista dal Regolamento ENAC (cap.10 punto 6.3.2), di cui al precedente punto 12, deve essere garantita dall'operatore aereo e viene stabilita grazie al sistema di intercomunicazione del velivolo od altro mezzo adeguato. Qualora lo consenta la tipologia di aeromobile interessato, potrà essere utilizzato, come mezzo alternativo di rispondenza, anche il contatto visivo continuo tra il responsabile del rifornimento e l'agente di rampa e/o il personale dell'handler rifornitore (nota ENAC prot 20747/ CIA del 16/02/2012).

Premesso che la responsabilità del rifornimento carburante non è delegabile a soggetto diverso dell'RR, talune attività di supervisione a terra delle operazioni di rifornimento possono essere

 Aeroporti di Roma Aeroporto G.B. Pastine Ciampino	Procedura Rifornimento Carburante Aeromobili	26/03/2015 Pagina 6/11
--	---	--------------------------------------

affidate dall'Operatore Aereo al personale dell'handler che svolge servizi a terra (OH) per suo conto, purché sia previsto dagli accordi contrattuali in essere tra le parti.

L'**O.H.R.** prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento deve verificare (I seguenti compiti devono essere presenti all'interno della procedura dell'Handler rifornitore):

1. Che il mezzo di rifornimento sia dotato dei presidi antincendio in condizioni di efficienza aventi caratteristiche tecniche e capacità conformi alle disposizioni emanate in materia dell'ADR 2009.
2. Che il mezzo non sia ostacolato in caso di allontanamento rapido da ulteriori mezzi di rampa.
3. Che la piazzola sia dotata degli estintori a polvere chimica secca ed a schiuma.
4. Che il mezzo adibito allo sbarco/imbarco passeggeri con ridotte mobilità (PRM) si sia allontanato dall'aeromobile.

L'**Handler** di assistenza a terra deve individuare una figura denominata **O.H** (Ramp Agent o suo sostituto) che, prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento deve verificare: (I seguenti compiti devono essere presenti all'interno della procedura dell'Handler) :

1. Che Il personale operante sottobordo non utilizzi accendini, telefoni cellulari o similari, o apparecchiature elettroniche.
2. Che il percorso dei passeggeri non sia ostruito da mezzi o attrezzature
3. Che i delimitatori (tensor) siano stati posizionati correttamente(6 metri dallo sfiato dei serbatoi sotto l'ala) per garantire che i passeggeri non interferiscano con le operazioni di rifornimento o con le altre operazioni di assistenza a terra, seguendo il percorso pedonale (solo in caso di imbarco/sbarco a piedi)
4. Che le scale siano state posizionate correttamente (in caso di passeggeri a bordo)
5. Che ci sia personale sufficiente a garantire il flusso dei passeggeri in modo ordinato, all'interno del percorso pedonale, dall'aeromobile fino al Terminal arrivi (solo in caso di imbarco/sbarco a piedi)
6. Che tutti i mezzi e le attrezzature per l'imbarco/sbarco dei bagagli siano state approntate prima dell'inizio delle operazioni di rifornimento.
7. Che i passeggeri abbiano ricevuto l'annuncio di divieto di fumo e di utilizzo di accendini, di telefoni cellulari o similari, o di apparecchiature elettroniche (annunci a bordo ed al gate d'imbarco - terminal).

Controllo Voli AdR

Sulla base degli orari stimati di arrivo degli aeromobili, il Controllo Voli elabora (ogni 2 ore circa) una programmazione di assegnazione delle piazzole, volta a pianificare il maggior numero possibile di rifornimenti con passeggeri a bordo in base alle piazzole disponibili.

La programmazione viene inviata vi a e-mail all'Handler del volo ed ai VV/F.

In caso di modifica alla programmazione o di richieste esterne alla stessa , il flusso informativo sarà il seguente :

- 1) riceve dall' "O.A" la richiesta di rifornimento carburante
- 2) Verifica la stessa (anche in termini di individuazione del R.R.)
- 3) Valuta la disponibilità di piazzola idonea al rifornimento
- 4) Verifica il rispetto del numero massimo di rifornimenti contemporanei
- 5) Avvisa il servizio antincendio

- 6) in caso sussistano le condizioni per il rifornimento lo comunica a O.A., (il quale provvederà ad informare OH e HR)
- 7) Informa il SAR per eventuali limitazioni
- 8) Compila un report con gli orari di richiesta, il vettore richiedente e l'orario di inizio e fine dell'intervento

qualora rilevi il non rispetto della presente procedura si attiva per sospendere il rifornimento carburante ed informa il Caposcalo per successiva segnalazione ad ENAC Direzione Aeroportuale.

In caso di attivazione dello stato di emergenza/incidente e/o riduzione capacità di soccorso antincendio, il C.V. si attiverà contattando gli OH e gli OHR per la sospensione dei rifornimenti in corso ed informando il Caposcalo.

6. GESTIONE INCONVENIENTI ED EMERGENZE

PREMESSA: qualsiasi operatore presente a bordo o sottobordo è tenuto a segnalare tempestivamente all'O.H.R ed al R.R. la presenza di vapori di carburante in fusoliera, sversamenti di carburante e/o principi d'incendio

1. In caso di **presenza di vapori di carburante** in fusoliera, l'RR non deve consentire il rifornimento oppure far sospendere immediatamente il rifornimento carburante al OHR , valutare se necessario l'evacuazione/sbarco del personale e/o dei passeggeri presenti sull'aeromobile e/o l'interruzione dell'imbarco .
Una volta ripristinate le condizioni di sicurezza, l' R.R. darà comunicazione a OHR e HR per il riavvio delle operazioni.
2. In caso di **sversamento di carburante** l'RR deve far sospendere immediatamente il rifornimento carburante al OHR , valutare se necessario l'evacuazione del personale e/o dei passeggeri presenti sull'aeromobile e/o l'interruzione dell'imbarco .
Tramite il personale in cockpit richiede l'intervento dei VV/F al Controllo Voli , il quale avviserà VV/F ed il SAR.
 - a. Il personale dei VV/F giunto in piazzola valuta la situazione, supervisiona le operazioni di assorbimento del carburante fino a ripristino delle condizioni di sicurezza, comunica al personale SAR il termine intervento per la definitiva verifica di agibilità dell'area.
 - b. Il SAR contatta il personale per la bonifica con materiale assorbente specifico, supervisiona le operazioni di assorbimento e dopo la valutazione dei vv/f, dichiara l'agibilità dell'area.
3. In caso di **grande sversamento di carburante** (fuoriuscita di carburante che, per dimensione e posizione dell'aeromobile, costituisca un pericolo per la sicurezza e richieda l'evacuazione dell'aeromobile stesso e l'attivazione dell'Emergenza) l'O.H.R. deve sospendere immediatamente il rifornimento carburante e avvertire il R.R. il quale (tramite chiamata radio dal cockpit) dichiara alla TWR lo stato di Emergenza previsto dal Piano Emergenza Aeroportuale, inoltre dispone l'interruzione delle operazioni di imbarco/sbarco e/o assistenza sotto bordo (tramite l' O.H) e allerta l'equipaggio di condotta per l'avvio dell'evacuazione e/o sbarco dall'aeromobile del personale e dei passeggeri presenti a bordo secondo le procedure dell' O.A.

 Aeroporti di Roma Aeroporto G.B. Pastine Ciampino	Procedura Rifornimento Carburante Aeromobili	26/03/2015 Pagina 8/11
--	---	--------------------------------------

- a. Il personale dei VVF giunto in piazzola, valuta la situazione e provvede alla diluizione del carburante tramite lavaggio dell' area interessata, fino a ripristino delle condizioni di sicurezza..
4. Qualora avvenga un **principio di incendio sotto bordo** , l' O.H.R. e il R.R. e l' O.H adottano le misure di emergenze previste dalle rispettive procedure operative.
In particolare:
 - a. Il R.R. (tramite chiamata radio dal cockpit) deve immediatamente allertare la TWR, comunicando la piazzola interessata, e attivare lo stato di **incidente** previsto dal Piano Emergenza Aeroportuale contestualmente allerta l'equipaggio di condotta per l'interruzione dell'imbarco, e l'avvio dell'evacuazione dall'aeromobile del personale e dei passeggeri presenti a bordo secondo le procedure dell'O.A..
 - b. L'O.H.R. allontana immediatamente i mezzi e le attrezzature e adotta le misure di sicurezza di primo intervento ritenute idonee.

Tutto il personale presente sottobordo, nelle more dell'intervento dei VVF e nei limiti delle proprie capacità, concorre alla gestione dell'emergenza attivandosi per circoscrivere l'area oggetto dell'evento, utilizzando i mezzi di estinzione disponibili ove la situazione lo consenta, comunque **ATTIVANDOSI PER AGEVOLARE LE PROCEDURE DI EVACUAZIONE DELL'AEROMOBILE**
Chi non ha qualifica di preposto alla gestione dell'emergenza, è tenuto ad allontanarsi dal luogo dell'evento il prima possibile.

Riduzione del potenziale di soccorso:

A seguito di chiamata di emergenza, connessa ad operazioni di rifornimento, qualora l'impiego a tale scopo di personale e mezzi antincendio comporti la riduzione del potenziale di soccorso associato alla categoria antincendio dell'aeroporto, il Responsabile del servizio antincendio deve darne comunicazione al Gestore aeroportuale per l'applicazione, ai sensi dell'art. 705 del Codice della navigazione, delle necessarie misure interdittive di carattere temporaneo, in questi casi il Gestore interrompe i rifornimenti in corso e non ne autorizza ulteriori.
Allo stesso modo, il Responsabile del servizio antincendio dovrà dare immediata comunicazione del ripristino delle condizioni normali di esercizio.

7. RIPORTO DI UN EVENTO PERICOLOSO O DI UN AVVENUTO INCIDENTE

A seguito di un evento potenzialmente pericoloso o di un evento avvenuto, riscontrato durante le operazioni di rifornimento carburante, ogni soggetto interessato ha l'obbligo di riportare l'accaduto secondo quanto riportato sul Regolamento di Scalo Ciampino paragrafo 5.5.2

 Aeroporti di Roma Aeroporto G.B. Pastine Ciampino	Procedura Rifornimento Carburante Aeromobili	26/03/2015 Pagina 9/11
--	--	-------------------------------

8. Tabella piazzole idonee al rifornimento carburante con pax o/b ed eventuali penalizzazioni

<i>P.la</i>	<i>Capacità</i>	<i>Rifornimento carburante con passeggeri a bordo</i>	<i>Sbarco/imbarco</i>	<i>Tempi di percorrenza VV.F</i>	<i>Limitazioni utilizzo piazzole, durante il rifornimento con sbarco/imbarco passeggeri</i>
106	Fino a A/M B737-800	SI	SI	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco con i cobus.
107	Fino a A/M B737-800	SI	SI	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco con i cobus.
111	Fino a A/M B737-800	SI	SI	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco con i cobus.
112	Fino a A/M B737-800	SI	SI	Entro 3 minuti	Imbarco / Sbarco a piedi
113	Fino a A/M B737-800	SI	SI	Entro 3 minuti	Imbarco / Sbarco a piedi
114	Fino a A/M B737-800	SI	SI	Entro 3 minuti	Sbarco a piedi, imbarco con cobus.
115	Fino a A/M	SI	SI	Entro 3 minuti	Sbarco a piedi, imbarco con cobus.

	B737-800				
201	Fino a A/M B737-800	SI	SI	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco a piedi.
202	Fino a A/M B737-800	SI	SI	Entro 3 minuti	Imbarco/sbarco a piedi.
404	Fino a A/M B737-800	SI	SI	Entro 3 minuti	<p>A/M in pla 405 può eseguire sbarchi con il cobus, può imbarcare con i cobus con un cobus sulla veicolare fronte aeromobile e/o un secondo cobus nei pressi della scala posteriore.</p> <p>Se a/m in pla 403 nessuna operazione di rifornimento carburante, la 404 può imbarcare, sbarcare come previsto da RdS e nel rispetto della presente procedura .</p> <p>Se a/m in pla 403 rifornimento in corso, l' a/m in pla 404 può sbarcare ed imbarcare con un cobus sulla veicolare fronte aeromobile e/o un secondo cobus nei pressi della scala posteriore .</p>

Flusso informativo rifornimento con pax a bordo o in imbarco/sbarco





