



All Weather Operations

**Norme e procedure aeroportuali
per la gestione delle
operazioni in condizioni di visibilità ridotta**

LETTERA di OPERAZIONI

Allegato 5 – Accordo ADR-ENAV



Operations -

Aeroporto Fiumicino



INTENZIONALMENTE BIANCA

SOMMARIO

Sommario	3
Elaborazione / Approvazione	6
Revisioni	7
Definizioni / Acronimi	8
Normativa di riferimento	12
1.1. Scopo e ambito di applicazione	13
1.2. Operatività	13
1.3. Revisioni della lettera di operazioni	14
2. Minimi di aeroporto	16
2.1. Minimi operativi per il rullaggio	18
3. Infrastrutture ed installazioni	19
3.1. Infrastrutture e installazioni disponibili.....	19
3.2. Area Critica e area Sensibile ILS.....	20
3.3. Sistemi di Sorveglianza	20
4. Procedure sull'area di movimento in condizioni di visibilità ridotta - ravp	22
4.1. Condizioni di visibilità 2/3.....	22
4.1.1.1. Compiti del personale ATS.....	23
4.1.1.1.1. Gestione delle stopbar	24
4.1.1.2. Compiti del Gestore.....	25
4.1.1.2.1. Accessi area di Movimento.....	26
4.1.2.1. Lavori e attività di manutenzione	26
4.1.2.2. Movimentazione del traffico veicolare.....	27
4.1.2.2.1. Azioni Strategiche in condizioni di visibilità 2 e 3:.....	27
4.1.2.2.2. Norme per l'accesso di veicoli nell'area di manovra:.....	28

4.1.2.2.3.	Azioni Tattiche in condizioni di visibilità 2 e 3	29
4.1.2.3.	Movimentazione degli aeromobili in condizioni di visibilità 2 e 3	29
4.1.2.3.1.	Uso dei Sistemi di sorveglianza ATS per il controllo dei movimenti di superficie... 29	
4.1.2.3.1.1.	Criteri per la movimentazione multipla.....	30
4.1.2.3.1.2.	Gestione della movimentazione	30
4.1.2.3.2.	Indisponibilità dei sistemi di sorveglianza ATS per il controllo dei movimenti di superficie	32
4.2.	Condizioni di visibilità 4	33
4.3.	Utilizzo del follow-me	33
5.	Procedure in bassa visibilità (LVP).....	34
5.1.	Generalità	34
5.2.	Fasi di gestione	37
5.2.2.1.	Procedure operative	40
5.2.2.2.	Attivazione LVP per base delle nubi	42
5.3.	Avvicinamenti ed atterraggi in categoria II/III per fini addestrativi	43
5.4.	Tabella riassuntiva	44
6.	Capacità aeroportuale	45
7.	Contingencies.....	47
7.1.	Gestione delle avarie o degrado delle installazioni aeroportuali.....	47
7.1.3.1.	Avaria al telecomando AVL.....	48
7.1.3.2.	Avaria/degrado stopbar e/o no entry bar asservite ai raccordi delle piste di volo	49
7.1.3.2.1.	Gestione avaria no entry bar	49
7.1.3.2.2.	Gestione avaria stopbar.....	49
7.1.3.2.2.1.	Avarie stopbar in condizioni di visibilità 1 se la stopbar non è tra quelle previste obbligatoriamente accese in accordo i criteri di attivazione par 4.1.1.1.1	49
7.1.3.2.2.2.	Avarie stopbar obbligatoriamente accese in accordo ai criteri di attivazione § 4.1.1.1.1 in condizioni di visibilità 1.....	50
7.1.3.2.2.3.	Avaria stopbar in condizioni di visibilità 2/3.....	50
7.1.3.2.3.	Gestione avarie che impediscono lo spegnimento della stopbar	51

7.2.	Aeromobile o veicolo perso nell'area di manovra.....	52
7.3.	Avaria radio nell'area di movimento	52
7.4.	Avaria dell'automezzo	54

ELABORAZIONE / APPROVAZIONE

Fase	ENAV S.p.A.		Aeroporti di Roma S.p.A.	
Elaborazione	Andrea Ponziani OPERATIONS AEROPORTO FIUMICINO		Marco Pellegrino POST HOLDER AREA DI MOVIMENTO	
	Data	14/05/2024	Data	14/05/2024
	Firma		Firma	
Approvazione	Aldo Daniele Crisafulli RESPONSABILE AEROPORTO FIUMICINO		Ivan Bassato ACCOUNTABLE MANAGER	
	Data	14/05/2024	Data	14/05/2024
	Firma		Firma	

REVISIONI

Edizione	Data	Descrizione
1	21/10/2016	Nuova edizione
2	10/10/2017	Cambiamenti minori richiesti dal Regolatore durante la fase di approvazione del documento. Cambiamenti dovuti a variazioni infrastrutturali e procedurali.
3	12/02/2020	Nuovo layout aeroportuale raddoppio twy Bravo. Ridenominazione twy CM. Aggiornata segnaletica orizzontale luminosa delle apron taxiway. Aggiornati percorsi.
4	21/05/2020	Inserito nuovo IHP CD1. Precisazione sull'area di applicazione LVP pista 16L.
5	08/10/2020	Specificato che l'obbligo di assistenza del follow-me è relativo all'area di apron. Nuova IHP A1 e ridenominazione IHP sulla twy A. Aggiunta comunicazione di ENAV-TWR a CEA ADR sulla categoria attivata.

6	14/05/2024	<p>Sostituito 'Regolamento di Scalo' con 'Manuale di Aeroporto'.</p> <p>Eliminato riferimento al Reg. EU 800/2013 e aggiunta dicitura 'e successivi emendamenti'.</p> <p>Inserito rif. a Reg 373.</p> <p>Eliminata distinzione tra CAT III A/B in merito alle Procedure LVP.</p> <p>Aggiunta CAT1 per 25.</p> <p>Introdotta il processo di Gestione delle modifiche temporanee.</p> <p>Eliminata limitazione per realizzazione segnaletica orizzontale luminosa apron twy NE.</p> <p>Aggiornamento elenco stop bar accessi h24. Correzioni/chiarimenti in merito al processo di gestione avaria stop bar per vietare l'attraversamento di una stop bar accesa.</p> <p>Adeguamento al documento ENAV "DISPOSIZIONI E CRITERI PER LA DEFINIZIONE DI PROCEDURE LOCALI DA APPLICARE IN PRESENZA DI CONDIZ. VISIB. AEROPORTUALE RIDOTTA"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Introduzione/modifica definizioni • Introdotti minimi operativi • Revisonati Sistemi di sorveglianza e avaria • Rivista capacità in funzione delle modifiche procedurali introdotte • Modifiche minori • FASE Disattivazione LVP già dal valore uguale a 550 • Modifica autorizzazione lavori e attività di manutenzione <p>FASE Attivazione Predisposizione a 1000m invece che 800m.</p> <p>Eliminato follow-me obbligatorio in Apron tra 150 e 75 RVR</p> <p>Integrazione criteri di accensione stopbar</p>
---	------------	---

DEFINIZIONI / ACRONIMI

<p>Condizioni di visibilità aeroportuale ridotta (RAVC) (DOC 013)</p>	<p>Condizioni di visibilità tali che tutta o parte dell'area di manovra non può essere sorvegliata visivamente dal personale ATS in sala operativa.</p>
<p>Condizione di visibilità 1 (Doc 013)</p>	<p>Visibilità sufficiente per il pilota a rullare ed a evitare collisioni con altro traffico sulle vie di rullaggio ed alle intersezioni utilizzando l'osservazione visiva e, per il personale degli enti di controllo, per esercitare il controllo su tutto il traffico sulla base della sorveglianza visiva.</p>

<p>Condizione di visibilità 2 (Doc 013)</p>	<p>Visibilità sufficiente per il pilota a rullare ed a evitare collisioni con altro traffico sulle vie di rullaggio ed alle intersezioni utilizzando l'osservazione visiva, ma insufficiente per il personale degli enti di controllo per esercitare il controllo su tutto il traffico sulla base della sorveglianza visiva.</p>
<p>Condizione di visibilità 3 (Doc 013)</p>	<p>Visibilità sufficiente per il pilota a rullare ma insufficiente per il pilota ad evitare collisioni con altro traffico sulle vie di rullaggio ed alle intersezioni utilizzando l'osservazione visiva, ed insufficiente per il personale degli enti di controllo per esercitare il controllo su tutto il traffico sulla base della sorveglianza visiva. Per il rullaggio, viene normalmente utilizzata una visibilità equivalente ad una RVR inferiore a 400m ma più di 75m.</p>
<p>Condizione di visibilità 4 (Doc 013)</p>	<p>Visibilità insufficiente per il pilota a rullare utilizzando la sola osservazione visiva. Viene normalmente utilizzata una RVR di 75m o inferiore.</p>
<p>Operazioni ogni tempo (AWO)</p>	<p>Operazioni di rullaggio, decollo, avvicinamento e atterraggio nelle condizioni in cui il riferimento visivo è limitato dalle condizioni meteorologiche.</p>
<p>Operazioni in bassa visibilità (LVO) (UE Reg. 2022/208)</p>	<p>Operazioni di avvicinamento o decollo su una pista con una portata visiva di pista inferiore a 550 m o un'altezza di decisione inferiore a 200 ft.</p>

<p>Decollo in bassa visibilità (LVTO) (UE Reg. 2022/208)</p>	<p>Un decollo con una portata visiva di pista (RVR) inferiore a 550 m.</p>
<p>Procedure in visibilità aeroportuale ridotta (RAVP) (DOC 013)</p>	<p>Procedure specifiche applicabili su un aeroporto con lo scopo di assicurare la sicurezza delle operazioni in condizioni di visibilità aeroportuale ridotta.</p>
<p>Procedure in bassa visibilità (LVP) (UE Reg. 2022/208)</p>	<p>Procedure messe in atto in un aeroporto allo scopo di garantire la sicurezza durante le operazioni in bassa visibilità.</p>
<p>Minimi Operativi di Aeroporto</p>	<p>limiti di utilizzabilità di un aeroporto per:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) decollo, espresso in termini di portata visiva di pista (RVR) e/o visibilità e, se necessario, ceiling; b) atterraggio in operazioni di avvicinamento strumentale 2D, espresso in termini di visibilità e/o RVR, altitudine/altezza minima di discesa (MDA/H) e, se necessario, ceiling; c) atterraggio in operazioni di avvicinamento strumentale 3D, espresso in termini di visibilità e/o RVR e altitudine/altezza di decisione (DA/H) a seconda del tipo e/o della categoria dell'operazione.
<p>Area sensitiva/sensibile ILS</p>	<p>Un'area, che si estende oltre l'Area Critica, dove il parcheggio o il movimento degli aeromobili o veicoli può disturbare il segnale di radioguida degli aeromobili fino al punto da renderlo inattendibile.</p>
<p>Runway Visual Range (RVR)</p>	<p>Distanza fino alla quale il pilota di un aeromobile posizionato sull'asse pista può vedere la segnaletica orizzontale o le luci di bordo pista o di asse pista.</p>

<p>Visibilità</p>	<p>Ai fini aeronautici la visibilità, per la quale si rimanda alla relativa definizione, esprime la massima distanza alla quale possono essere visti e riconosciuti oggetti o luci aventi determinate caratteristiche.</p> <p>Nei riporti locali regolari e speciali i dati di visibilità sono rappresentativi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) delle condizioni lungo la pista per gli aeromobili in decollo; b) della zona di contatto per gli aeromobili in atterraggio.
<p>Controllo Voli</p>	<p>Ufficio di Aeroporti di Roma S.p.A. cui competono le attività di gestione del piazzale / dei piazzali di sosta aeromobili per la parte di competenza del Gestore Aeroportuale.</p>
<p>Torre</p>	<p>Sala operativa di ENAV. Il termine in questo documento è usato indipendentemente dalla tipologia di servizio fornita (TWR o AFIS).</p>
<p>TWR</p>	<p>Servizio di controllo del traffico aereo al traffico di Aeroporto.</p>
<p>AFIS</p>	<p>Servizio Informazioni Volo Aeroportuale.</p>
<p>CEA</p>	<p>Coordinamento Emergenze Airside.</p>
<p>ISE - SAR</p>	<p>Sicurezza Operativa ADR.</p>

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

COMMISSIONE EUROPEA

- REGOLAMENTO BASICO (UE) 2018/1139 e S.M.I.
- REGOLAMENTO (UE) 2017/373 con relative AMC e S.M.I.
- REGOLAMENTO (UE) N. 2014/139 con relative AMC e S.M.I.
- REGOLAMENTO (UE) N. 2012/923 (SERA) con relative AMC e S.M.I.
- REGOLAMENTO (UE) N. 965/2012 con relative AMC e S.M.I.

ENAC

- Circolare APT-05 del 20 gennaio 2000 - Procedure in caso di avaria o degrado di installazioni aeroportuali per operazioni in bassa visibilità (LVO).
- Regolamento Regole dell'Aria - Edizione 4 Rev.1 del 17 ottobre 2022.

ICAO

- DOC 4444-ATM/501 "Procedures for Air Navigation Services ATM".
- DOC 9365-AN/910 "Manual of all Weather Operations" (AWO).
- Eur DOC 013 "European Guidance Material on All Weather Operations at aerodromes" - Ed. 5 – Settembre 2016.
- DOC 9476 - AN/927 "Surface Movement Guidance and Control Systems Manual".
- DOC 9830-AN/452 "Advance Surface Movement Guidance and Control Systems ASMGCS Manual".

GESTORE

- Regolamento di Scalo.
- Manuale di Aeroporto.

Generalità

1.1. SCOPO E AMBITO DI APPLICAZIONE

Il presente documento riporta disposizioni e criteri per la definizione di procedure locali da applicare in presenza di condizioni di visibilità aeroportuale ridotta, tenendo conto della diversa tipologia di servizi forniti sull'area di manovra e sui piazzali; tali disposizioni e criteri sono riferite all'intera area di movimento.

Le norme e procedure contenute nel documento sono vincolanti per l'effettuazione delle operazioni sull'aeroporto a partire dal verificarsi della condizione di Visibilità 2.

Nella elaborazione del presente documento si è tenuto conto, tra l'altro, di perseguire i seguenti obiettivi:

- a. Prevenire le incursioni di pista;
- b. Prevenire le collisioni tra aeromobili e tra aeromobili e veicoli//ostacoli;
- c. assicurare l'integrità dei segnali ILS irradiati.

1.2. OPERATIVITÀ

ENAV Aeroporto Fiumicino (d'ora in poi ENAV) e AdR S.p.A. (d'ora in poi Gestore aeroportuale), si impegnano affinché quanto previsto dal presente documento, **previa approvazione di ENAC, sia applicabile a partire dal 16/05/2024.**

ENAV e il Gestore aeroportuale si impegnano:

- a. A svolgere ed archiviare, ognuno per la parte di competenza, le attività relative alle valutazioni di safety effettuate al fine di identificare e gestire i potenziali rischi derivanti dall'introduzione delle **procedure descritte nel presente documento;**
- b. A recepire i contenuti del documento nei rispettivi Manuali;

- c. A predisporre, aggiornare ed attuare un adeguato programma formativo per tutto il personale coinvolto; la documentazione relativa alla formazione effettuata è archiviata presso i rispettivi uffici;
- d. Per le parti di competenza, a pubblicare in AIP le informazioni del documento di interesse del pilota, in accordo all'allegato 1 dell'accordo ENAV/ADR.

Il Gestore aeroportuale aggiorna tutti gli operatori, attraverso informative/pubblicazioni che interessano le società che operano nel lato airside dell'aeroporto, richiedendo un continuation training relativo alla presente lettera in modo tale che siano sempre aggiornati sulle definizioni di Condizione di visibilità 2/3/4, RAVP ed LVP e sulle relative implicazioni di safety, le restrizioni associate e le eventuali procedure speciali o precauzioni che devono essere adottate al verificarsi di tali condizioni.

1.3. REVISIONI DELLA LETTERA DI OPERAZIONI

Quanto stabilito nella presente OL può essere oggetto di integrazioni e/o emendamenti mediante successivi accordi fra le medesime parti.

1.3.1. GESTIONE DELLE REVISIONI TEMPORANEE DEL PRESENTE DOCUMENTO

Quanto stabilito nella presente OL può essere oggetto di integrazioni e/o emendamenti mediante successivi accordi fra le medesime parti. Aree di cantiere o interventi che dovessero variare temporaneamente alcune procedure contenute nella presente OL verranno gestite attraverso apposite comunicazioni operative coordinate fra gestore ed ENAV.

In caso di impatti temporanei significativi (es. durata o impatto sui percorsi LVP) ed a seguito di decisione condivisa tra ADR e ENAV-TWR, le modifiche temporanee correlate alla presenza di cantieri temporanei potranno essere inserite direttamente nel presente documento ed opportunamente evidenziate in giallo; la revisione del documento rimarrà invariata con indicazione dell'inserimento della Temporary Revision.

Alla conclusione del cantiere o, in generale, delle condizioni transitorie sarà ripubblicata la versione precedente la revisione temporanea.

In caso di modifiche permanenti che si dovessero introdurre a seguito di interventi da una delle parti, si procederà alla emissione di una nuova revisione secondo le procedure previste di Change management

2. MINIMI DI AEROPORTO

RWY	Operazioni	Minimi Operativi Aeroportuali			
		Decollo		Atterraggio	
		Giorno	Notte	Giorno	Notte
25	IFR	RVR (Visibilità) \geq 125 m (550 m)		RVR (Visibilità) \geq 550 m (550 m)	
	VFR Velivoli	Nil	Nil	Nil	Nil
	VFR Elicotteri	Nil	Nil	Nil	Nil
16L	IFR	RVR (Visibilità) \geq 75 m (550 m)		RVR (Visibilità) \geq 75 m (550 m)	
	VFR Velivoli	Nil	Nil	Nil	Nil
	VFR Elicotteri	Nil	Nil	Nil	Nil
16R	IFR	RVR (Visibilità) \geq 75 m (550 m)		RVR (Visibilità) \geq 75 m (550 m)	
	VFR Velivoli	Nil	Nil	Nil	Nil
	VFR Elicotteri	Nil	Nil	Nil	Nil
34R	IFR	RVR (Visibilità) \geq 550 m (550 m)		RVR (Visibilità) \geq 550 m (550 m)	
	VFR Velivoli	Nil	Nil	Nil	Nil
	VFR Elicotteri	Nil	Nil	Nil	Nil
34L	IFR	RVR (Visibilità) \geq 550 m (550m)		RVR (Visibilità) \geq 550 m (550 m)	
	VFR Velivoli	Nil	Nil	Nil	Nil
	VFR Elicotteri	Nil	Nil	Nil	Nil

07	IFR	RVR (Visibilità) \geq 550 m (550 m)		RVR (Visibilità) \geq 550 m (550 m)	
	VFR Velivoli	Nil	Nil	Nil	Nil
	VFR Elicotteri	Nil	Nil	Nil	Nil

Per la singola pista, in caso di indisponibilità di tutti i valori di RVR, il minimo operativo da prendere a riferimento è quello espresso in termini di visibilità.

Per il rispetto dei minimi operativi di ogni singola pista si deve fare riferimento a quanto riportato di seguito.

Minimo espresso in termini di	Riferimento	
	Decollo	Atterraggio
RVR	RVR STOP END (o trasmissometro più prossimo)	Valore minimo di RVR disponibile
Visibilità	Visibilità per i decolli	Visibilità per gli atterraggi

2.1. MINIMI OPERATIVI PER IL RULLAGGIO

I riferimenti per le operazioni di rullaggio su apron e area di manovra sull'aeroporto di Fiumicino sono:

- a. **area ovest** (vicinanze IHP V1 e W1): trasmisometro END 16R, se non disponibile, MID 16R;
- b. **area est**
 - **TWY D tra D4 e DA** (vicinanze IHP D1): MID 16L, se non disponibile quello più prossimo.
 - **Altre TWY** (vicinanze IHP D1): MID 25, se non disponibile TDZ 25;

Con RVR minore o uguale a 75 m, nessuna operazione di rullaggio è consentita e l'aeromobile manterrà la posizione in attesa di miglioramento delle condizioni di visibilità.

3. INFRASTRUTTURE ED INSTALLAZIONI

3.1. INFRASTRUTTURE E INSTALLAZIONI DISPONIBILI

3.1.1. PISTE 16L/16R:

- a. ILS con prestazioni di III categoria
- b. Aiuti Visivi Luminosi (AVL) come in AIP AD 2 LIRF
- c. Alimentazione di riserva luci pista
- d. Monitoraggio automatico dei sistemi AVL
- e. Sistemi di rilevazione della RVR su tre punti

3.1.2. PISTA 25:

- a. ILS con prestazioni di I categoria
- b. Aiuti Visivi Luminosi (AVL) come in AIP AD 2 LIRF
- c. Alimentazione di riserva luci pista
- d. Monitoraggio automatico dei sistemi AVL
- e. Sistemi di rilevazione della RVR su due punti: TDZ e MID

3.1.3. PISTA 34L/34R:

- a. ILS con prestazioni di I categoria
- b. Aiuti Visivi Luminosi (AVL) come in AIP AD 2 LIRF
- c. Alimentazione di riserva luci pista
- d. Monitoraggio automatico dei sistemi AVL
- e. Sistemi di rilevazione della RVR su tre punti

3.1.4. PISTA 07:

- a. Aiuti Visivi Luminosi (AVL) come in AIP AD 2 LIRF
- b. Sistemi di rilevazione della RVR su due punti: MID e Stop End
- c. Alimentazione di riserva luci pista
- d. Monitoraggio automatico dei sistemi AVL

3.2. AREA CRITICA E AREA SENSIBILE ILS

Le aree critiche e sensibili sono illustrate in Allegato 1 alla presente OL.

Le aree critiche sono delimitate con paletti frangibili, cordame e segnaletica verticale di “divieto di accesso”. L’eventuale accesso all’interno delle aree critiche è soggetto a preventiva autorizzazione della TWR

Con l’attivazione delle LVP anche l’area sensibile dell’ILS dovrà essere protetta dall’accesso di veicoli e persone quando sono in corso avvicinamenti, atterraggi o guided take-off.

3.3. SISTEMI DI SORVEGLIANZA

L’aeroporto di Roma Fiumicino è dotato di un sistema di sorveglianza dei movimenti di superficie costituito da un radar primario (SMR) e da un sistema di multilaterazione (MLAT – limitato alla detezione degli aeromobili) con una suddivisione dei percorsi lungo le taxiways in blocchi delimitati da posizioni di attesa intermedia (IHP) dotate segnaletica luminosa orizzontale e verticale che consentono di effettuare una movimentazione multipla.

Il sistema SMR è composto da due RADAR le cui posizioni sono definite in AIP AD2 LIRF 2-1

- SMR A con copertura piste 16R/25
- SMR B con copertura piste 16L/25

In relazione alla disponibilità dei sensori di sorveglianza integrati, è possibile identificare le seguenti modalità di utilizzo (Mode):

- a. **“Combined Mode”**: quando sono disponibili i dati provenienti da un sistema non cooperativo (SMR) e da un sistema cooperativo (MLAT);
- b. **“NON Cooperative Mode”**: quando sono disponibili solo i dati provenienti da un sistema non cooperativo (SMR);
- c. **“Cooperative Mode”**: quando sono disponibili solo i dati provenienti da un sistema cooperativo (solo MLAT).

Quando avarie determinano la temporanea indisponibilità completa o parziale di un sistema di sorveglianza si opererà in **“Degraded Mode”**.

3.3.1. AVARIA/INDISPONIBILITÀ SMR A

L'avaria della testata radar SMR-A comporta l'utilizzo del solo sistema SMR B, il quale garantisce la copertura dell'intera area di manovra ad esclusione:

- a. Della pista 16R/34L;
- b. Della TWY A per i veicoli;
- c. Della TWY A nella porzione compresa tra AL e stopbar A07 per gli aeromobili.

Di conseguenza la movimentazione al suolo, a partire dalle condizioni di visibilità 2, si svolgerà preferenzialmente sulle piste 25 e 16L. la movimentazione avverrà secondo quanto riportato in §4.1.2.3.1.2

3.3.2. AVARIA/INDISPONIBILITÀ SMR B

L'avaria della testata radar SMR-B comporta l'utilizzo del solo sistema SMR-A, il quale garantisce la copertura dell'intera area di manovra ad esclusione:

- a. Della pista 16L/34R dalla THR 16L fino all'intersezione DG per AA/MM e veicoli;
- b. Della TWY C nella porzione compresa tra CD e CH per AA/MM e veicoli;
- c. Della TWY D nella porzione compresa tra DA e DG per gli AA/MM e tra DA e DH per i veicoli.

Di conseguenza la movimentazione al suolo, a partire dalle condizioni di visibilità 2, si svolgerà preferenzialmente sulle piste 25 e 16R. la movimentazione avverrà secondo quanto riportato in §4.1.2.3.1.2

3.3.3. AVARIA/INDISPONIBILITÀ MLAT (Non Cooperative Mode)

La movimentazione al suolo, a partire dalle condizioni di visibilità 2, avverrà secondo quanto riportato al § 4.1.2.3.1.2

NOTA: la MLAT attualmente è in grado di rilevare solo posizione e movimento degli aeromobili

3.3.4. AVARIA TOTALE SMR (Cooperative Mode)

La movimentazione al suolo, a partire dalle condizioni di visibilità 2, avverrà secondo quanto riportato al § 4.1.2.3.1.2

3.3.5. AVARIA TOTALE SORVEGLIANZA

La movimentazione al suolo, a partire dalle condizioni di visibilità 2, avverrà secondo quanto riportato al § 4.1.2.3.2

4. PROCEDURE SULL'AREA DI MOVIMENTO IN CONDIZIONI DI VISIBILITÀ RIDOTTA - RAVP

Le procedure in visibilità aeroportuale ridotta – RAVP si applicano ogniqualvolta le condizioni sono tali per cui tutta o parte dell'area di movimento non può essere monitorata a vista dal personale ATS.

La limitata possibilità di esercitare il pieno controllo visivo del traffico nell'area di movimento (controllo della pista, verifica visiva di aderenza alle autorizzazioni fornite, prevenzione conflitti, ecc.) determina l'applicazione di misure di salvaguardia e procedure sempre più stringenti con progressive restrizioni alla movimentazione del traffico che si ripercuotono anche sulla capacità aeroportuale.

L'applicazione di tali procedure è indipendente dalla attivazione delle LVP.

L'eventuale attivazione delle LVP in condizioni di visibilità che non comportino limitazioni all'osservazione dell'area di movimento da parte del personale ATS non comporta la contemporanea attivazione delle procedure in visibilità aeroportuale ridotta.

4.1. CONDIZIONI DI VISIBILITÀ 2/3

4.1.1. PROCEDURE GENERALI

In condizioni di Visibilità 2 e 3 dovranno essere applicate le procedure indicate di seguito.

- a. Saranno limitati i lavori di costruzione, manutenzione o altre attività in accordo a quanto previsto al paragrafo "Lavori e attività di manutenzione" (§4.1.2.1).
- b. saranno applicate limitazioni alla movimentazione del traffico veicolare in accordo a quanto previsto al paragrafo "Movimentazione del traffico veicolare" (§4.1.2.2).
- c. saranno applicate limitazioni alla movimentazione di aeromobili in accordo a quanto previsto al paragrafo "Movimentazione degli aeromobili" (§4.1.2.3).

- d. saranno utilizzati (laddove operativamente utili) i percorsi standardizzati per il rullaggio degli aeromobili come previsto in AIP AD2 LIRF 2-7 – LVP Chart, al fine di minimizzare le possibilità di perdita dell’orientamento da parte degli equipaggi di condotta, migliorare la gestione del traffico e facilitare l’applicazione della “safe longitudinal separation”.

4.1.1.1. Compiti del personale ATS

Il personale operativo ATS che rileva la sussistenza delle condizioni di visibilità 2 e 3:

- 1) Comunica tale condizione a Gestore CEA ADR.
- 2) Opera nel rispetto delle seguenti procedure:
 - a. Provvede, direttamente ed in coordinamento col Gestore, affinché venga rispettato, in area di manovra, quanto previsto relativamente ai “Lavori e attività di manutenzione in condizioni di visibilità 2” (rif. 4.1.2.1).
 - b. Provvede affinché venga rispettato, in area di manovra, quanto previsto relativamente alla “Movimentazione del traffico veicolare” (rif. 4.1.2.2).
 - c. Provvede affinché venga rispettato quanto previsto relativamente alla “Movimentazione degli aeromobili” (rif. 4.1.2.3).
 - d. Informa i piloti e gli autisti dei veicoli che operano in area di manovra delle limitate condizioni visive del personale ATS e della conseguente applicazione delle procedure in visibilità aeroportuale ridotta.
 - e. Utilizza preferenzialmente piste diverse per le partenze e per gli arrivi.
 - f. Sospende il rilascio di autorizzazioni condizionali.
 - g. Provvede all’accensione di tutte le stopbars.
 - h. A supporto dei sistemi di sorveglianza per i movimenti di superficie, utilizza i riporti di posizione dei piloti/autisti per il mantenimento della situational awareness.
 - i. In caso di necessario utilizzo delle posizioni di decollo intermedio per indisponibilità della posizione di decollo standard a tutta pista, il personale operativo ATS potrà utilizzare in maniera esclusiva le posizioni di decollo intermedie, sospendendo l’utilizzo delle posizioni di decollo a tutta pista e utilizzando il percorso standard LVP ad esclusione dell’ultimo tratto (raccordo

di accesso alla posizione di decollo intermedia). L'utilizzo della posizione intermedia, come in condizioni non LVP, è asservita all'accettazione dell'equipaggio di volo.

In caso di avaria stopbar, applicare quanto previsto da paragrafo 7.1.3.2.2.

- 3) Comunica al Gestore il ripristinarsi delle condizioni di Visibilità 1 o il passaggio dalle condizioni di visibilità 2 alle condizioni di visibilità 3 o viceversa.

Qualora il repentino degrado delle condizioni di visibilità non consenta il pieno rispetto delle prescrizioni di cui ai punti 2a, 2b e 2c sopra citati, il CTA sospenderà le operazioni di decollo e atterraggio:

- **in condizioni di Visibilità 2:** a meno che la pista utilizzata sia interamente sotto il controllo visivo.
- **In condizione di Visibilità 3:** qualora necessario si potrà fare ricorso alla follow me per il ripristino delle corrette condizioni per riprendere l'operatività.

4.1.1.1.1. Gestione delle stopbar

Le stopbars accese (h24) in ogni condizione di visibilità sono quelle presenti sulla:

- TWY AC;
- TWY A (A-07 Nord e Sud);
- TWY CM (CM1) e C (C1);
- TWY BC e BD;
- TWY DB e DK.

Le stopbars, inoltre, essendo parte delle luci aeronautiche al suolo, devono essere tutte accese:

- a) ininterrottamente durante le ore di oscurità o durante le ore della notte, a seconda di quale dei due richieda il periodo di funzionamento più lungo;
- b) in qualsiasi altro momento in cui il loro uso sia, in base alle condizioni meteorologiche, considerato desiderabile per la sicurezza del traffico aereo o su richiesta de/l'aeromobile;

c) in ogni caso quando la visibilità al suolo sia inferiore a 5km o il ceiling inferiore a 700ft;

In aggiunta, in tutte le condizioni non incluse nei punti a) b) c) saranno accese le stopbars posizionate su tutte le RHP, ad eccezione di quelle a tutta lunghezza della pista utilizzata principalmente per i decolli.

4.1.1.2. Compiti del Gestore

→ Ricevuta a comunicazione della condizione di visibilità da ENAV comunica tale condizione a:

- Vigili del Fuoco;
- Handler;
- Servizio Sanitario Aeroportuale;
- Sicurezza operativa;
- Polizia di Frontiera;
- Enti ADR previsti da procedura interna MOV03;
- Operatori aeroportuali attraverso telex.

→ Opera nel rispetto delle seguenti procedure:

- Provvede affinché venga rispettato, sui piazzali, quanto previsto di propria competenza relativamente ai “Lavori e attività di manutenzione” (4.1.2.1).
- Provvede affinché venga rispettato, sui piazzali, quanto previsto di propria competenza relativamente alla “Movimentazione del traffico veicolare” (4.1.2.2).
- Informa le società che operano sui piazzali delle limitate condizioni visive del personale ATS e della conseguente applicazione delle procedure in visibilità aeroportuale ridotta.

È responsabilità delle ditte rilanciare l’informativa a tutti gli operatori alle proprie dipendenze abilitati alla guida in accordo a quanto previsto dal Manuale di Aeroporto, compresi operatori di ditte contrattualizzate.

4.1.1.2.1. Accessi area di Movimento

L'area di **Movimento** dell'aeroporto è isolata fisicamente dall'esterno attraverso una recinzione che si estende lungo il perimetro del sedime e varchi doganali.

Varchi doganali 1 e 5: permettono l'ingresso ai veicoli provenienti dall'esterno verso l'area di Movimento.

Strade di servizio: si estendono all'interno dell'area di Apron. Permettono a tutti i veicoli, ammessi a circolare sui piazzali ed aree adiacenti, di trasferirsi da un punto all'altro dei piazzali stessi seguendo esclusivamente la viabilità veicolare senza interferire con l'area di Manovra.

Strade perimetrali: si tratta di un anello che percorre, dal lato interno della recinzione, il perimetro del sedime aeroportuale, bloccato in caso di predisposizione delle procedure LVP dal personale degli Enti di Stato e/o sicurezza ADR.

Il layout della viabilità veicolare, come riportato, permette ai veicoli in ingresso dai varchi doganali di impegnare direttamente le strade di servizio per poi proseguire sulla veicolare in Apron o sulla perimetrale.

La viabilità dell'area di Apron non permette un collegamento diretto alle taxiway in area di Manovra o con le piste.

Tutta la viabilità veicolare in area di Apron è munita di segnaletica orizzontale e di quella verticale luminosa, quando quest'ultima non costituisce ostacolo alla operatività degli aeromobili, a protezione delle intersezioni tra viabilità di servizio e taxiway.

4.1.2. OPERAZIONI SULL'AREA DI MOVIMENTO

4.1.2.1. Lavori e attività di manutenzione

In condizione di Visibilità 2: Tutti i lavori di costruzione, manutenzione o altre attività all'interno dell'area di manovra, delle relative strip di protezione, e delle aree dei piazzali destinate alla movimentazione degli aeromobili, devono essere sospesi o non autorizzati, con possibili eccezioni per quelle attività manutentive non procrastinabili che attengono alla continuità operativa dello scalo o per cantieri, opportunamente segregati, alle condizioni preventivamente concordate ed autorizzate.

I lavori di costruzione, manutenzione o altre attività all'interno del piazzale, anche non segregati, possono essere effettuati purché il Gestore garantisca la non interferenza con i percorsi per la movimentazione degli aeromobili. In caso di interferenza con il percorso degli aeromobili, possono essere effettuati solo previo utilizzo del follow-me, ed eventuali altre misure di salvaguardia messe in atto dal gestore, per la movimentazione degli aeromobili in prossimità di essi.

In condizione di Visibilità 3, Tutti i lavori di costruzione, manutenzione o altre attività all'interno dell'area di manovra, delle relative strip di protezione, delle aree sensibili dell'ILS e delle aree dei piazzali destinate alla movimentazione degli aeromobili, devono essere sospesi o non autorizzati, con possibili eccezioni per cantieri, opportunamente segregati, alle condizioni preventivamente concordate ed autorizzate.

Le attività manutentive non procrastinabili, che attengono alla continuità operativa dello scalo non segregati, possono essere effettuate, purché non interferiscano con le aree sensibili dell'ILS e previo utilizzo della follow-me per la movimentazione degli aeromobili in prossimità di esse.

4.1.2.2. Movimentazione del traffico veicolare

Le misure di salvaguardia, sulla movimentazione dei veicoli hanno come obiettivo:

- la prevenzione delle collisioni con gli aeromobili in area di manovra;
- la prevenzione delle intrusioni nelle piste di volo;
- l'ordinato movimento sui piazzali:

→ **in condizione di Visibilità 3, la prevenzione delle intrusioni nelle aree sensibili dell'ILS.**

Tali misure sono suddivise in 2 categorie:

4.1.2.2.1. Azioni Strategiche in condizioni di visibilità 2 e 3:

Norme che devono essere rispettate da tutti i soggetti coinvolti e finalizzate fundamentalmente a minimizzare la presenza dei veicoli e l'interferenza tra questi e gli aeromobili.

L'accesso, la permanenza e la circolazione di persone e veicoli in area di manovra è limitata al minimo indispensabile.

I seguenti Enti sono autorizzati ad operare all'interno dell'area di manovra:

Aeroporti di Roma: automezzi destinati alle ispezioni di pista, a prove friction, allo sgombero neve e sghiacciamento, all'attività di manutenzione e controllo degli impianti e infrastrutture, follow-me, controllo volatili (BCU).

ENAV C.A. Fiumicino: automezzi destinati in attività di manutenzione e controllo degli impianti.

TECHNO-SKY: automezzi destinati in attività di manutenzione e controllo degli impianti.

VVF: automezzi antincendio.

La Torre di controllo non autorizzerà l'attraversamento dell'area di manovra al solo fine di spostarsi all'interno del sedime aeroportuale in presenza di vie alternative di circolazione; il personale che opera sul lato airside dovrà astenersi dal formulare tali richieste alla TWR.

I veicoli autorizzati ad operare sui piazzali e sulle perimetrali in condizioni di visibilità 2 e 3 sono riportati nel [Manuale di Aeroporto](#)

4.1.2.2.2. Norme per l'accesso di veicoli nell'area di manovra:

Per necessità di identificazione del veicolo che interesserà l'area di manovra l'ingresso potrà avvenire esclusivamente dalle zone pavimentate dell'area di manovra, ad eccezione delle piste di volo.

Gli autisti dei veicoli che devono interessare l'area di manovra, anche provenienti dalla zona verde verso le aree pavimentate, devono:

- richiedere preventiva autorizzazione comunicando la posizione ed il punto di previsto ingresso;
- in caso di esigenza d'ingresso in Pista, il veicolo dovrà procedere preventivamente su una delle aree di cui al punto precedente, per l'identificazione.

Durante le operazioni in area di manovra gli autisti dei veicoli hanno l'obbligo di riporto:

- su tutte le posizioni chiaramente identificabili (IHP e RHP) qualora non diversamente istruiti dalla torre;

- delle vie di rullaggio libere specificatamente durante le operazioni di push-back e rullaggio assistito;
- ogni qualvolta il veicolo lascia le aree pavimentate verso una zona verde.

4.1.2.2.3. Azioni Tattiche in condizioni di visibilità 2 e 3

Nel servizio ATC con l'impiego di sistemi di sorveglianza ATS per il controllo dei movimenti di superficie, è possibile gestire il traffico veicolare in area di manovra anche in presenza di aeromobili in movimento applicando un appropriato metodo di separazione longitudinale con un aeromobile e monitorandone il mantenimento, utilizzando a supporto, anche i riporti di posizione.

A tal fine tra veicoli ed aeromobili, in area di manovra, verranno applicate le procedure di movimentazione stabilite in accordo a quanto riportato nel par. 4.1.2.3.

In caso di avaria temporanea del SMR, nella porzione di area di manovra che non è visibile dal personale ATC, non può essere consentita, la presenza contemporanea di aeromobili e veicoli.

Le restrizioni non si applicano al follow-me utilizzato come ausilio al rullaggio. Qualora il follow-me sia utilizzato da un aeromobile in partenza, quest'ultimo potrà essere autorizzato al decollo solo quando il follow-me avrà riportato di aver raggiunto l'area di parcheggio o altra posizione sicura in accordo alle procedure di movimentazione.

4.1.2.3. Movimentazione degli aeromobili in condizioni di visibilità 2 e 3

Le misure di salvaguardia, sulla movimentazione degli aeromobili hanno come obiettivo:

- a. la prevenzione delle collisioni tra aeromobili in area di manovra;
- b. la prevenzione delle intrusioni nelle piste di volo;
- c. la fornitura dell'ordinato movimento sui piazzali;
- d. in condizioni di Visibilità 3, la prevenzione delle intrusioni nelle aree sensibili dell'ILS.

Tali misure sono di natura prettamente tattica

4.1.2.3.1. Uso dei Sistemi di sorveglianza ATS per il controllo dei movimenti di superficie

4.1.2.3.1.1. Criteri per la movimentazione multipla

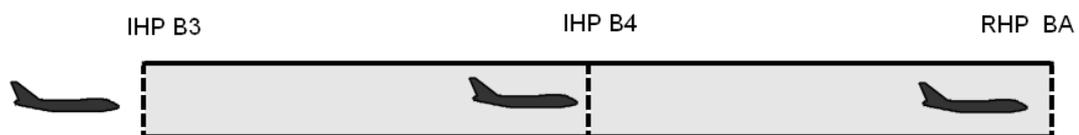
Sull'aeroporto di Fiumicino, potrà essere effettuata una movimentazione multipla, sull'area di manovra, utilizzando una suddivisione dei percorsi lungo le taxiways in blocchi delimitati da posizioni di attesa intermedia (IHP) dotate di segnaletica luminosa orizzontale e verticale.

Le IHP utilizzabili a tal fine sono tutte quelle identificate nella LVP Chart tenendo conto dei percorsi di rullaggio prestabiliti.

Movimentazione a blocchi contigui

Il Controllore, nel regolare la movimentazione al suolo, dovrà assicurarsi che per ogni blocco sia presente un solo aeromobile/veicolo.

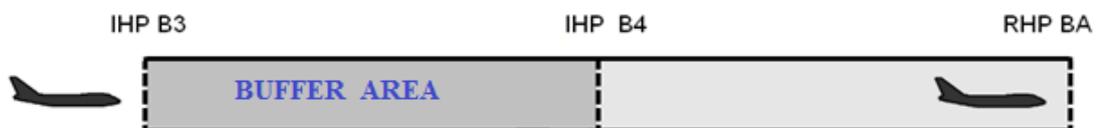
L'autorizzazione fornita in frequenza a procedere verso una determinata IHP costituisce per il pilota/autista la sua clearance limit.



Il Controllore monitorerà, sulla presentazione situazionale, il traffico assicurandosi che questo operi in conformità alle istruzioni/autorizzazioni fornite.

Movimentazione a blocchi non contigui

Il Controllore, nel regolare la movimentazione al suolo, dovrà assicurarsi che la buffer area di un blocco sia sempre presente tra due successivi aeromobili/veicoli.



L'autorizzazione fornita in frequenza a procedere verso una determinata IHP costituisce per il pilota/autista la sua clearance limit.

Il Controllore monitorerà il traffico sulla presentazione di sorveglianza assicurandosi che questo operi in conformità alle istruzioni/autorizzazioni fornite.

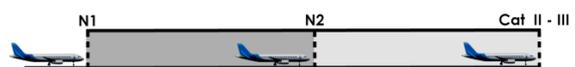
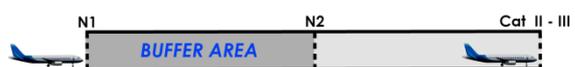
4.1.2.3.1.2. Gestione della movimentazione

In condizioni di:

1) visibilità 2 nella porzione di area di manovra non visibile al personale ATC

2) visibilità 3 sull'intera area di manovra

In riferimento ai criteri della movimentazione multipla sopra descritti si applica quanto segue:

VIS	SORVEGLIANZA	SMR 	MLAT ADSB 	MOVIMENTAZIONE
2/3	Combined Mode (A-SMGCS)		MLAT e/o ADSB	MOVIMENTAZIONE A BLOCCHI CONTIGUI 
	Non Cooperative Mode (SMGCS con solo SMR)			
	Cooperative Mode (SMGCS senza SMR)		 MLAT	MOVIMENTAZIONE A BLOCCHI NON CONTIGUI 
	Assenza di Sorveglianza			Vedi § 4.1.2.3.2

In condizioni di visibilità 2, qualora il pilota dichiarerà di essere in grado di mantenere in vista il traffico che lo precede e di provvedere in modo autonomo a mantenere la propria separazione, la movimentazione a blocchi può non essergli applicata per il successivo percorso di rullaggio purché questo coincida con quello dell'aeromobile che lo precede fino al limite dell'autorizzazione applicabile. La movimentazione a blocchi deve essere mantenuta, anche nei confronti degli aeromobili interessati, per il restante traffico di superficie. Il CTA continuerà comunque il monitoring per accertarsi dell'aderenza alle autorizzazioni ricevute.

L'utilizzo stand alone dei sistemi cooperativi (Cooperative Mode) è ammesso solo in caso di assenza temporanea dell'SMR per avaria e solo se la sorveglianza è assicurata attraverso MLAT. Questo si applica anche in caso di avaria di un singolo sistema SMR (A o B). La movimentazione a blocchi non contigui si applica nella porzione di area di manovra non coperta dall'SMR funzionante.

In Cooperative Mode dovranno essere messe in atto procedure di verifica finalizzate ad accertare che tutti gli aeromobili siano rappresentati sulla presentazione situazionale (nessun trasponder in avaria) prima di autorizzare operazioni di rullaggio, decollo o atterraggio.

In Cooperative Mode, qualora un aeromobile che deve interessare l'area di manovra non sia dotato di transponder funzionante, non sarà consentita la contemporanea presenza di più di un aeromobile:

- In condizioni di visibilità 2 nella porzione di area di manovra che non è visibile dal personale ATC.
- In condizioni di visibilità 3 sull'intera area di manovra.

In considerazione dell'assenza di copertura MLAT sui veicoli non sarà consentita la contemporanea presenza di un aeromobile e di un veicolo:

- In condizioni di visibilità 2 nella porzione di area di manovra che non è visibile dal personale ATC.
- In condizioni di visibilità 3 sull'intera area di manovra.

Al fine della fornitura dell'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali non sarà consentita la movimentazione di più di un aeromobile da e verso le aree di parcheggio in accordo alle limitazioni specificate in AIP AD2 LIRF 2-7 - LVP Chart

Tale restrizione si applica:

- In condizioni di visibilità 2 nella porzione di area di piazzale che non è visibile dal personale ATC.
- In condizioni di visibilità 3 sull'intero piazzale.

4.1.2.3.2. Indisponibilità dei sistemi di sorveglianza ATS per il controllo dei movimenti di superficie

A partire dalle condizioni di visibilità 2 in assenza completa dei sistemi di sorveglianza per il controllo dei movimenti di superficie non sarà consentita la presenza di più di un aeromobile sull'intera area di manovra e non sarà consentita la movimentazione di più di un aeromobile nell'area di movimento.

4.2. CONDIZIONI DI VISIBILITÀ 4

Le procedure associate alla condizione di visibilità 4 si applicano ogni qualvolta il valore della RVR, misurato sul trasmissometro di riferimento dell'area interessata (§ 2.1) è pari o inferiore a 75m.

In tale condizione di visibilità 4, nessuna operazione di rullaggio è consentita e l'aeromobile manterrà la posizione in attesa di miglioramento delle condizioni di visibilità.

4.3. UTILIZZO DEL FOLLOW-ME

L'assistenza follow-me, oltre a quanto previsto nei paragrafi precedenti, è fornita su richiesta del pilota, e:

- a. Qualora il follow-me sia richiesto come ausilio da un aeromobile in partenza, quest'ultimo potrà essere autorizzato al decollo solo quando il follow-me avrà riportato il rientro in area di Apron (Apron IHP) o altra posizione sicura.
- b. Con RVR inferiore a 400 m il gestore comunicherà l'eventuale necessità di utilizzo del follow-me in caso di avaria alle luci della center line delle apron taxiways.

I percorsi seguiti dal *follow-me* per assistere l'aeromobile in partenza e in arrivo, sono quelli indicati dalla TWR:

AEROMOBILI IN PARTENZA

→ in condizioni di visibilità 2/3 il follow-me precederà l'aeromobile, allineato sulla taxiway, fino all'RHP/IHP indicato dalla TWR.

→ In condizioni di visibilità 4, nessuna operazione di rullaggio e follow-me è consentita e l'aeromobile manterrà la posizione in attesa di miglioramento delle condizioni di visibilità.

AEROMOBILI IN ARRIVO

→ il follow-me precederà l'aeromobile dalla posizione di arresto indicata dalla TWR, fino al raggiungimento della piazzola assegnata, ovvero fino al termine del tratto per cui si rende necessario l'utilizzo della follow-me, in accordo alle istruzioni della TWR.

5. PROCEDURE IN BASSA VISIBILITÀ (LVP)

5.1. GENERALITÀ

Le LVP hanno lo scopo primario di proteggere il segnale ILS per garantirne l'integrità; la loro attivazione è subordinata, fra l'altro, alla predisposizione di una serie di misure atte a garantire la sicurezza delle operazioni di volo.

Qualora le LVP non siano attive non è possibile effettuare operazioni in bassa visibilità.

Le LVP sono integrative alle RAVP e vanno entrambe applicate allorché le LVP siano attive a seguito di riduzione della visibilità/RVR. Qualora invece le LVP siano attivate a seguito dell'abbassamento della base delle nubi, ma la visibilità è tale da consentire comunque l'osservazione da parte dell'ATS dell'area di movimento, le procedure descritte in precedenza (RAVP) non dovranno essere applicate.

L'implementazione delle LVP sull'aeroporto è articolata in quattro fasi distinte il cui inizio, transizione e termine è sempre determinato e comunicato, agli Enti interessati, dal personale ATS secondo le modalità riportate di seguito.

5.1.1. PROTEZIONE AREE CRITICHE E SENSIBILI

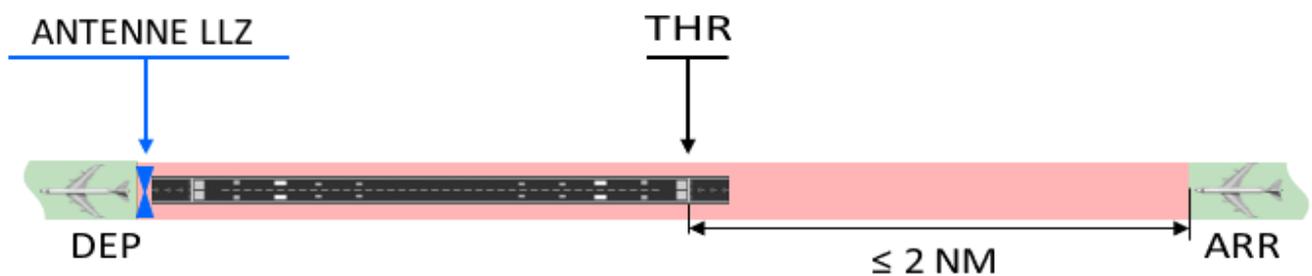
Il segnale emesso dall'ILS è soggetto ad una interferenza inaccettabile qualora un aeromobile, veicolo o persona si trovasse all'interno dell'area critica, ne consegue che l'area critica deve essere sempre protetta, in ogni condizione meteorologica, quando sono in corso avvicinamenti strumentali che utilizzano la radioassistenza.

Con l'attivazione delle LVP, in presenza di operazioni che ricadono nell'ambito delle LVO, anche l'area sensibile dell'ILS dovrà essere protetta.

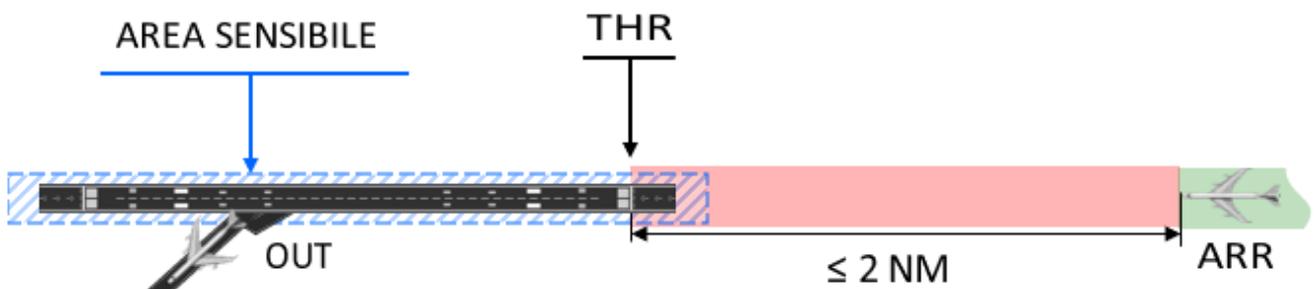
Le limitazioni hanno il preciso obiettivo di preservare l'integrità del segnale irradiato che costituisce l'elemento critico del sistema di guida di precisione utilizzato da un a/m in atterraggio o che effettua un guided take-off.

La protezione dell'area sensibile dell'ILS, una volta messe in atto le previste procedure aeroportuali descritte nel seguito del documento, viene garantita dall'applicazione da parte del personale ATC delle seguenti modalità di gestione:

- 1) Utilizzo delle posizioni di attesa CAT III per aeromobili e veicoli.
- 2) Applicazione di uno spaziamento, tra aeromobili in atterraggio e in decollo che utilizzano la stessa pista, tale che l'aeromobile in decollo abbia già sorvolato le antenne del localizzatore quando l'aeromobile in avvicinamento si trova a 2 NM dalla THR.



- 3) Applicazione di uno spaziamento, tra successivi aeromobili in avvicinamento sulla stessa pista, tale che l'aeromobile che precede abbia liberato la pista e l'area sensibile prima che il successivo aeromobile in avvicinamento si trovi a 2 NM dalla THR.



5.1.2. UTILIZZO DELLE LVP SU AEROPORTI CON PIÙ PISTE

L'attivazione delle LVP potrà essere eseguita:

- per tutte le piste
- per la sola Pista 16L/34R.

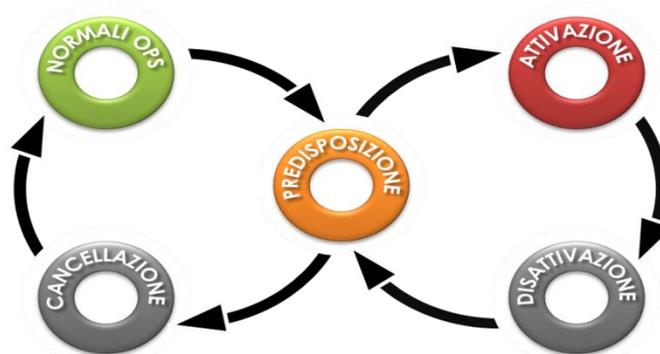
L'attivazione delle LVP per la sola pista 16L potrà essere effettuata, a discrezione del CSO che valuterà la situazione meteo e di traffico, qualora le condizioni di attivazione si verificano solo in corrispondenza di detta area (ad es. in caso di nebbia a banchi),

In questo caso la riduzione di capacità per il necessario spaziamento del traffico in arrivo (protezione area sensibile ILS) sarà applicata solo sulla pista 16L, la movimentazione per/da la pista seguirà le norme previste per le condizioni di visibilità in atto.

A tal fine l'estensione del perimetro dell'area di applicazione LVP della pista 16L include le stopbar D4 (in uscita) e CM1 (in ingresso).

5.2. FASI DI GESTIONE

Si distinguono quattro fasi, il ciclo di utilizzo delle stesse è riassunto nel diagramma seguente.



- a. **Fase di predisposizione:** propedeutica all'attivazione ha l'obiettivo di porre in essere tutte le necessarie azioni per poter attivare le LVP senza indugio al verificarsi delle previste condizioni; vede coinvolti tutti gli attori aeroportuali nei necessari preparativi e coordinamenti.
- b. **Fase di attivazione:** le procedure previste diventano effettive e possono essere condotte tutte quelle operazioni che richiedono le LVP attive, tale fase, e solo questa, deve essere chiaramente comunicata al pilota attraverso la prevista fraseologia.
- c. **Fase di disattivazione:** qualora i valori di RVR e/o base delle nubi siano superiori a quelli previsti per l'attivazione, ma comunque all'interno dei valori della predisposizione, le azioni propedeutiche ad una eventuale nuova attivazione rimangono in essere mentre le restrizioni al traffico connesse all'attivazione delle LVP sono sospese.
- d. **Fase di cancellazione:** tutte le restrizioni connesse alla fase di predisposizione sono cancellate e l'aeroporto torna alla normale operatività.

Nota: *Va evidenziato che, nelle fasi di disattivazione e di cancellazione, qualora ne sussistano le condizioni (condizioni di visibilità 2), le procedure per la ridotta visibilità (RAVP) devono essere mantenute attive e devono essere applicate le eventuali restrizioni connesse.*

5.2.1. FASE DI PREDISPOSIZIONE

La fase di predisposizione ha lo scopo di consentire l'attivazione delle LVP senza ritardo al sopraggiungere dei previsti valori, attuando in maniera preventiva, tutte le misure di salvaguardia previste.

Le LVP si predispongono, in presenza di condizioni meteorologiche in via di peggioramento, quando:

- a. L'RVR è uguale o inferiore a 1000m in uno qualsiasi dei punti disponibili; oppure
- b. La base delle nubi, riportata nel bollettino meteorologico locale, è pari a 200 ft

Nota: *deve considerarsi operativamente significativa qualunque estensione della copertura nuvolosa, anche FEW o SCT.*

Il completamento della fase di predisposizione si perfeziona con la comunicazione, da parte di tutti i soggetti interessati, del previsto nulla osta ad una eventuale attivazione delle LVP; ciò non comporta quindi automaticamente l'attivazione delle LVP che avverrà solo al raggiungimento dei previsti valori di RVR e/o base delle nubi.

Non sarà possibile attivare le LVP, anche in caso di repentino peggioramento delle condizioni meteo, senza aver completato la fase di predisposizione.

Il perdurare della fase di predisposizione dovrà essere riconfermato, dal Controllore di TWR agli Enti previsti, ogni ora senza attendere alcun ritorno.

Procedure applicabili:

- a. Il personale ATS deve dare inizio alla fase di predisposizione delle LVP notificandola a:
 - ADR CEA.
 - Vigili del Fuoco.
 - Personale Techno-Sky di manutenzione delle radioassistenze.
 - ADR Sicurezza Operativa (SAR).

- b. Il Gestore (AdR CEA) deve notificare l'inizio alla fase di predisposizione delle LVP a:
 - Personale tecnico ADR di manutenzione degli impianti AVL.

- ADR Pronto Soccorso.
 - Sanità Aerea.
 - Polizia di Frontiera, che a sua volta informa Carabinieri e Guardia di Finanza.
 - Operatori aeroportuali via telex/e-mail.
- c. Il personale ATS procederà, in coordinamento con ADR ISE-Sicurezza Operativa, al ritiro di tutti i veicoli ed il personale presente nell'area sensibile dell'ILS e nelle sue vicinanze. Il ritiro deve essere completato per procedere alla fase di attivazione.
- d. Deve essere verificato, direttamente dal personale ATS o tramite il Gestore, il corretto funzionamento e settaggio degli apparati necessari durante le LVP.
- e. Ogni ente dovrà dare conferma del completamento delle azioni di predisposizione alla TWR o al Gestore secondo i riferimenti di cui ai primi due punti di questo elenco.
- f. Il perdurare della fase di predisposizione dovrà essere riconfermato, dal Controllore di TWR agli Enti previsti, ogni ora senza attendere alcun ritorno.

5.2.2. FASE DI ATTIVAZIONE

Se al raggiungimento dei valori previsti per l'attivazione, le varie componenti del sistema aeroportuale non hanno ancora confermato il completamento delle attività di predisposizione delle LVP, queste non possono essere attivate e non potranno essere svolte le operazioni che le richiedono.

L'attivazione delle LVP, se la predisposizione è stata completata, avverrà al verificarsi delle seguenti condizioni:

- a. RVR, in uno qualsiasi dei punti disponibili, inferiore a 550m; o
- b. base delle nubi nel settore di avvicinamento inferiore a 200 piedi.

Nota 1: *In mancanza della misurazione della base delle nubi sarà considerata la copertura nuvolosa di qualunque estensione, anche FEW o SCT.*

Nota 2: *La presenza del riporto di cielo oscurato nel MET REPORT/SPECIAL, indipendentemente dall'eventuale presenza del dato di visibilità verticale, determina l'attivazione delle LVP.*

Nota 3: *se le condizioni di attivazione si verificano solo sulla 16L (ad es. in caso di nebbia a banchi) a discrezione del CSO le LVP potranno essere attivate solo per la pista 16L.*

Nota 4: qualora le procedure di predisposizione siano state completate e si sia verificato quanto previsto in § 5.1.1 le LVP potranno essere attivate in qualsiasi momento su valutazione del CSO e/o in caso di rapido peggioramento delle condizioni meteo.

Le LVP devono essere attivate anche alla presenza di valori di RVR e/o base delle nubi superiori a quelli previsti qualora vi sia un'esplicita richiesta del pilota.

5.2.2.1. Procedure operative

Una volta confermato il completamento delle procedure di predisposizione l'aeroporto è pronto ad una eventuale immediata attivazione delle LVP quando se ne presenta la necessità senza alcuna ulteriore verifica.

Il personale ATS al raggiungimento delle condizioni previste per l'attivazione dovrà verificare l'immediata applicabilità di quanto previsto al paragrafo "Protezione Aree Critiche e Sensibili" (§ 5.1.1). Qualora ciò non sia verificato (ad esempio perché lo spaziamento tra successivi aeromobili in avvicinamento non consente il rispetto di quanto prescritto al punto 3) le LVP non potranno essere dichiarate attive e, ove possibile, potranno essere continuate esclusivamente le operazioni che non le richiedono.

Quando possibile attivare le LVP si applicheranno le seguenti procedure:

- a. il personale ATS dovrà notificare l'avvenuta attivazione via telefono gli Enti di cui al § 5.2.1); i Vigili del Fuoco e ADR CEA saranno informati anche della categoria attivata e del passaggio da CAT II a CAT III.
- b. Divieto di circolazione nelle aree sensibili dell'ILS.
- c. il personale ATC utilizzerà di norma le piste come segue (LVP standard configuration):
 - Pista 25 per i decolli;
 - Pista 16L per gli atterraggi;
 - Pista 16R per gli atterraggi e per i decolli degli aa/mm che necessitano una lunghezza di pista superiore alla pista 25 o in caso di pista 25 non disponibile.
- d. L'uso dei raccordi è disciplinato come segue (AIP AD2-LIRF 2-7 LVP Chart):
 - Gli aa/mm in atterraggio per pista 16L devono uscire dalla pista utilizzando i raccordi DG o DH; qualora impossibilitati dovranno liberare utilizzando il

raccordo DL (IHP DL1); gli aa/mm effettuano quindi il rullaggio sulla taxiway D e accedono all'apron attraverso l'apron taxiway EG (IHP EG1).

- Gli aa/mm in atterraggio per pista 16R devono uscire dalla pista utilizzando il raccordo AG accedendo all'apron attraverso la IHP V1 (o W1) o IHP J1 (per accesso all'area di parcheggio 900; riporto alla IHP A2); se impossibilitati utilizzeranno i raccordi AH (riporto alla IHP A2 se si accede all'area di parcheggio attraverso V1 o W1), AK o AL effettuando quindi il rullaggio sulla taxiway A e accedono all'apron attraverso la IHP V1 o W1 (riporto alle IHP A1 e A2) o attraverso la IHP J1 se diretti all'area di parcheggio 900.
- Per gli aeromobili Code "F" si deve fare riferimento alla "Aerodrome Ground Movement Chart Acft Code F-ICAO" pubblicata in AIP AD2 LIRF 2-15".
- Gli aeromobili in decollo da pista 25 devono raggiungere il punto attesa BA (o BB) rullando sulla taxiway B, utilizzando per l'ingresso in area di manovra le apron taxiways T (IHP T1 – per tutti gli aa/mm provenienti dalle aree di parcheggio 700 e 800) o P (IHP P1 – per gli aa/mm provenienti da tutte le altre aree di parcheggio); gli aa/mm provenienti dall'area di parcheggio 900 effettueranno il rullaggio via apron twy J (IHP J1) – twy A – apron twy Y – Z – M – T (IHP T1).
- Gli aeromobili in decollo da pista 16L devono raggiungere il punto attesa DA, utilizzando i seguenti percorsi:
 - in situazioni standard, con la pista utilizzata per operazioni miste: taxiway P (IHP P1) → B → CM (stopbar CM1) → CD (IHP CD1) → D → DA;
 - in situazioni di contingency (pista in uso per i soli decolli o in assenza di traffico in arrivo) taxiway D (IHP D1) → D → DA.
- Gli aeromobili in decollo da pista 16R devono raggiungere il punto attesa AA (o AB) rullando sulla taxiway A, utilizzando per l'ingresso in area di manovra le seguenti apron taxiways:
 - M (IHP M1) per tutti gli aa/mm provenienti dall'area di parcheggio, 800 e dai parcheggi dal 701 al 707;
 - J (IHP J1) per gli aa/mm provenienti dall'area di parcheggio 900;

- H (IHP H1) per tutti gli aa/mm provenienti dalle restanti aree di parcheggio.
 - Il personale ATS dovrà notificare l'avvenuta attivazione all'utenza via ATIS e/o RTF
- e. Gestore deve notificare l'avvenuta attivazione a:
- Personale tecnico ADR di manutenzione degli impianti AVL.
 - ADR Pronto Soccorso.
 - Sanità Aerea.
 - Polizia di Frontiera, che a sua volta informa Carabinieri e Guardia di Finanza.
 - Operatori aeroportuali via telex/e-mail.

5.2.2.2. Attivazione LVP per base delle nubi

Qualora l'attivazione delle LVP, su una o più piste, sia dovuta alla base delle nubi e permangano, in area di manovra, condizioni di visibilità 1 non saranno applicate al traffico di superficie le restrizioni alla movimentazione previste al par. 4.1.1.1.

Saranno comunque garantite tutte le altre procedure connesse all'attivazione delle LVP.

5.2.3. FASI DI DISATTIVAZIONE E CANCELLAZIONE

Quando la RVR e l'altezza della base delle nubi superano i valori previsti per l'attivazione delle LVP, con ragionevole previsione di stabilità, le procedure dovranno essere disattivate ponendo in essere tutti i coordinamenti del caso.

In condizioni di variazione frequente dei parametri le LVP devono essere mantenute attive (es. valori di RVR che oscillano tra 500m e 600m).

La disattivazione delle LVP non comporta la cancellazione della fase di predisposizione fino a quando, i valori di RVR e altezza della base delle nubi, non abbiano superato quelli previsti dalla fase di predisposizione per un periodo di almeno 20'.

Un periodo inferiore potrà essere considerato, dal Controllore di TWR, qualora le condizioni meteorologiche vadano rapidamente migliorando consultandosi con la locale stazione meteo.

In fase di disattivazione la TWR informa via telefono gli Enti di cui alla fase di attivazione.

5.3. AVVICINAMENTI ED ATTERRAGGI IN CATEGORIA II/III PER FINI ADDESTRATIVI

Gli avvicinamenti e gli atterraggi addestrativi in CAT II/III con valori di RVR/base delle nubi superiori a quelli previsti per l'attivazione delle LVP saranno subordinati alle condizioni di traffico in atto o previste.

Non è richiesta la predisposizione e l'attivazione delle LVP, ma la sola protezione delle aree sensibili dell'ILS; se questo non fosse possibile il pilota sarà informato da TWR.

5.4. TABELLA RIASSUNTIVA

LVP				
Parametri Fasi	RVR (m)		BASE NUBI (ft)	NOTE
 PREDISPOSIZIONE	≤ 1000	e/o	= 200	in peggioramento in uno qualsiasi dei punti di rilevamento RVR disponibili
 ATTIVAZIONE	< 550		< 200	in uno qualsiasi dei punti di rilevamento RVR disponibili sulla/e pista
 DISATTIVAZIONE	≥ 550	e	≥ 200	–in tutti i punti di rilevazione RVR disponibili sulla/e pista
 CANCELLAZIONE	> 1000		> 200	in tutti i punti di rilevazione RVR disponibili
I valori di riferimento della base delle nubi sono quelli del MET Report Locale;				

6. CAPACITÀ AEROPORTUALE

Durante le varie fasi di applicazione delle RAVP/LVP è possibile passare dalla massima alla minima capacità di traffico, tenendo conto dei fattori descritti nel presente documento. I valori di seguito riportati sono indicativi in quanto soggetti a ulteriori parametri indipendenti dalle procedure oggetto di questo documento.

	Movimentazione degli aeromobili applicabile	Capacità oraria	
		ARR	DEP 25
RVR < 1500m → Condizioni di Visibilità 2	Combined Mode/Non Cooperative Mode/ Cooperative Mode	36	25
Condizioni di Visibilità 2/3	Combined Mode/Non Cooperative Mode (blocchi contigui)	16	10
	Cooperative Mode (blocchi non contigui)	10	6
LVP (in Condizioni di Visibilità 1)	Combined Mode/Non Cooperative Mode/ Cooperative Mode	26	13
Assenza di Sorveglianza Condizione di Visibilità 2/3 e/o condizione di Visibilità 4	///	3	3

NOTA: in caso di indisponibilità della RWY 25 per le partenze, utilizzando la RWY 16R i valori di capacità in partenza saranno i seguenti:

DEP	Condizione di visibilità 2/3	LVP (In condizioni di visibilità 1)	Assenza di Sorveglianza condizione di visibilità 2/3
16R	8 (5 cooperative mode)	10	3

Come specificato in § 5.1.2, dopo una valutazione da parte del CSO delle condizioni generali, si potrà procedere all'attivazione delle LVP solo sulla pista 16L. in questo caso la capacità sarà rimodulata in funzione dello spaziamento necessario da applicare per quella pista a protezione dell'area sensibile dell'ILS. In particolare:

	Movimentazione degli aeromobili applicabile	Capacità in arrivo pista 16L
RVR < 1500m → Condizioni di Visibilità 2	Combined Mode/Non Cooperative Mode/ Cooperative Mode	20
Condizioni di Visibilità 2/3	Combined Mode/Non Cooperative Mode	13
	Cooperative Mode	5
LVP (in Condizioni di Visibilità 1)	Combined Mode/Non Cooperative Mode/ Cooperative Mode	16
Assenza di Sorveglianza Condizione di Visibilità 2/3 e/o Condizione di Visibilità 4	///	3

NOTA: in caso di avaria SMR B (cooperative mode 16L) la movimentazione al suolo, a partire dalle condizioni di visibilità 2, si svolgerà preferenzialmente sulle piste 25 e 16R § 3.3.2

7. CONTINGENCIES

7.1. GESTIONE DELLE AVARIE O DEGRADO DELLE INSTALLAZIONI AEROPORTUALI

In relazione al tipo di avaria/degrado dell'installazione aeroportuale si possono configurare situazioni che potrebbero avere impatto:

- a. sui minimi operativi di aeroporto;
- b. sui minimi operativi del singolo equipaggio di condotta.

È responsabilità del Gestore aeroportuale stabilire, notificare al personale ATS e diffondere a mezzo NOTAM le limitazioni di cui al punto a).

7.1.1. TRASMISSIONE DELLE INFORMAZIONI AI PILOTI

ENAV ha la responsabilità di trasmettere ai piloti informazioni accurate ed aggiornate sullo stato delle infrastrutture ed installazioni e su eventuali limitazioni, comunicate dal Gestore aeroportuale, sull'effettuazione di determinate operazioni.

In caso di dubbio sulla pertinenza di una informazione o sui suoi effetti sulle operazioni, il personale ATS la trasmetterà al pilota lasciando allo stesso la valutazione delle possibili implicazioni operative.

7.1.2. AVARIE AI SISTEMI DI RADIO ASSISTENZA

Ai fini dell'adozione degli appropriati adempimenti e della relativa diffusione all'utenza, è competenza di ENAV comunicare al Gestore aeroportuale il degrado/avarie dei sistemi di radio assistenza asserviti alle operazioni di arrivo e partenza e l'emissione dei relativi NOTAMS.

Non appena disponibile deve essere comunicato il tempo stimato per il ripristino dei sistemi.

7.1.3. AVARIE AI SISTEMI AVL

Ai fini dell'adozione degli appropriati adempimenti e della relativa diffusione all'utenza:

- a. È competenza di ENAV comunicare al gestore aeroportuale il decadimento dell'operatività dei sistemi di assistenza luminosa rilevati attraverso il telecomando AVL presente in TWR
- b. È competenza del Gestore aeroportuale l'emissione, ove prevista, dei NOTAMs relativi al decadimento dell'operatività dei sistemi di assistenza luminosa.
- c. È competenza del Gestore aeroportuale comunicare ad ENAV eventuali limitazioni o indisponibilità di altri ausili alla movimentazione al suolo di propria competenza (segnaletica verticale). È competenza del Gestore aeroportuale l'emissione dei relativi NOTAMs.

Le comunicazioni tra TWR e Gestore aeroportuale relative alle avarie AVL devono essere effettuate tramite frequenza veicolare o telefono registrato.

Non appena disponibile deve essere comunicato il tempo stimato per il ripristino dei sistemi.

7.1.3.1. Avaria al telecomando AVL

In caso di avaria del telecomando installato nella sala TWR, in considerazione dell'impossibilità per la TWR di procedere all'accensione/spegnimento/regolazione degli impianti così come verificarne il corretto funzionamento, il Gestore aeroportuale si impegna a garantire la disponibilità da parte di personale competente per:

- a. la modifica dello stato di accensione degli impianti o la regolazione della loro intensità in accordo a quanto richiesto dalla TWR in funzione delle condizioni meteo o delle richieste dei piloti.
- b. la tempestiva comunicazione alla TWR di ogni avaria per le azioni di competenza.

In caso di avaria anche del telecomando AVL installato in centrale del Gestore, il personale competente dello stesso provvederà ad azionare direttamente i comandi dei sistemi AVL e verificare la funzionalità operativa degli stessi sistemi luminosi mediante ispezione visiva da effettuarsi almeno ogni 2 ore.

7.1.3.2. Avaria/degrado stopbar e/o no entry bar asservite ai raccordi delle piste di volo

L'inefficienza delle stopbars e/o delle no entry bar non preclude l'attivazione delle LVP ed il regolare svolgimento delle LVO.

La TWR opererà con i raccordi rimasti agibili secondo quanto di seguito riportato.

7.1.3.2.1. Gestione avaria no entry bar

Indipendentemente dalla condizione di visibilità, in caso di inefficienza (avaria totale o parziale con 3 o più luci fuori servizio o 2 luci fuori servizio contigue) di una no entry bar a protezione di un raccordo, questo dovrà essere sbarrato con dispositivi provvisori luminosi a norma ICAO e gli aeromobili dovranno essere opportunamente instradati su vie alternative.

ADR emetterà NOTAM per la chiusura dei raccordi interessati.

7.1.3.2.2. Gestione avaria stopbar

La piena funzionalità della stopbar, presente presso i raccordi che accedono alle piste, è condizione necessaria al normale utilizzo operativo del raccordo dove la stopbar è presente ed accesa secondo i criteri di cui al paragrafo 4.1.1.1.1:

L'avaria (spegnimento) di tutte le stopbars, in condizioni di visibilità 1 comporta l'applicazione di quanto previsto ai §§ 7.1.3.2.2.1; 7.1.3.2.2.2

L'avaria (spegnimento) di tutte le stopbars, in condizioni di visibilità 2/3 comporta la movimentazione sull'area di manovra limitata ad un solo movimento per volta.

ADR emetterà NOTAM.

7.1.3.2.2.1. Avarie stopbar in condizioni di visibilità 1 se la stopbar non è tra quelle previste obbligatoriamente accese in accordo i criteri di attivazione par 4.1.1.1.1

L'inefficienza (avaria totale o parziale con 3 o più luci fuori servizio o 2 luci fuori servizio contigue) non comporta alcuna misura di contingency necessaria.

7.1.3.2.2.2. Avarie stopbar obbligatoriamente accese in accordo ai criteri di attivazione § 4.1.1.1.1 in condizioni di visibilità 1

L'inefficienza (avaria totale o parziale con 3 o più luci fuori servizio o 2 luci fuori servizio contigue) di una stopbar obbligatoriamente accese in accordo ai criteri di attivazione § 4.1.1.1.1 in condizioni di visibilità 1 comporterà le seguenti misure di contingencies:

- a. TWY A (A-07 Nord e Sud): presidio fisso di follow-me al centro della stopbar; assistenza del follow-me che precederà l'aeromobile durante l'attraversamento della stopbar;
- b. TWY AC-BC-BD-DB-DK-CM(CM1)-C(C1) e altre: chiusura e sbarramento con dispositivi provvisori diurni/notturni. ADR emetterà NOTAM a chiusura del raccordo interessato e gli aeromobili dovranno essere opportunamente instradati su vie alternative.

In alternativa, quali misura di contingency se necessario garantire l'operatività del percorso, prevedere il presidio fisso di follow-me al centro della stopbar spenta; assistenza del follow-me che precederà l'aeromobile durante l'attraversamento della stopbar.

7.1.3.2.2.3. Avaria stopbar in condizioni di visibilità 2/3

L'inefficienza (avaria totale o parziale con 3 o più luci fuori servizio o 2 luci fuori servizio contigue) di una stopbar in condizioni di visibilità 2/3 comporterà le seguenti misure di contingencies:

- a. **Nelle more dell'applicazione di quanto segue, TWR consentirà la presenza limitata ad un solo aeromobile per volta nell'area di manovra afferente la pista interessata dall'avaria della stopbar;**

1. Chiusura e sbarramento con dispositivi provvisori diurni/notturni. ADR emetterà NOTAM a chiusura del raccordo interessato e gli aeromobili dovranno essere opportunamente instradati su vie alternative; in alternativa alla chiusura e sbarramento, quali misura di contingency se necessario garantire l'operatività del percorso, prevedere il presidio fisso di follow-me al centro della stopbar spenta; assistenza del follow-me che precederà l'aeromobile durante l'attraversamento della stopbar;

- b. Al ricevimento della comunicazione da parte di ADR, di chiusura dei raccordi in avaria, la TWR potrà di nuovo consentire una movimentazione multipla di aeromobili e veicoli nell'area di manovra precedentemente penalizzata.

Si evidenziano i seguenti casi specifici:

1. Avaria delle stopbar "BA e BB": In caso di avaria delle stopbar BA e BB che ne pregiudichi l'uso, le operazioni su pista 25 potranno essere condotte utilizzando le RHP BC/BD, specificando nel NOTAM, oltre la chiusura dei raccordi interessati, anche la TORA applicabile;
2. Avaria stopbar TWY A (A-07 Nord e Sud): In caso di avaria della stopbar TWY A (A-07 Nord e Sud) che ne pregiudichi l'uso, la TWY sarà utilizzabile previa chiusura con NOTAM della RWY 25 e verifica dell'accensione della redbar a protezione della RWY 16R/34L, o applicazione di sbarramenti ICAO diurni/notturni.

7.1.3.2.3. Gestione avarie che impediscono lo spegnimento della stopbar

Se un'avaria all'impianto delle stopbars ne pregiudicasse lo spegnimento da parte del personale di TWR, dovrà essere applicata una delle seguenti misure, in linea con le applicabili AMC e GM della regolamentazione SERA:

- a. Nuovo instradamento dell'aeromobile.
- b. Se non applicabile il punto precedente, disalimentazione o oscuramento stopbar non funzionante. Quale procedura di contingency, verrà richiesto quanto segue:

Avaria stopbar obbligatoriamente accese in accordo ai criteri di attivazione § 4.1.1.1.1 in condizioni di visibilità 1:

- a. TWY AC-BC-BD-DB-DK-CM(CM1)-C (C1) o altre: non applicabile, la stopbar può essere lasciata accesa e gli aeromobili dovranno essere opportunamente instradati su vie alternative
- b. TWY A (A-07 Nord e Sud): presidio fisso di follow-me al centro della stopbar disalimentata o oscurata; assistenza del follow-me che precederà l'aeromobile durante l'attraversamento della stopbar

Avaria stopbar in condizioni di visibilità 2/3: presidio fisso di follow-me al centro della stopbar disalimentata o oscurata; assistenza del follow-me che precederà l'aeromobile durante l'attraversamento della stopbar; TWR consentirà la movimentazione limitata ad un solo movimento per volta nell'area di manovra afferente la pista interessata dall'avaria della stopbar. Si evidenzia il seguente caso specifico:

- a. TWY A (A-07 Nord e Sud): In caso di disalimentazione o oscuramento della stopbar TWY A (A-07 Nord e Sud), la TWY sarà utilizzabile previa chiusura con NOTAM della RWY 25 e verifica dell'accensione della redbar a protezione della RWY 16R/34L, o applicazione di sbarramenti ICAO diurni/notturni

7.2. AEROMOBILE O VEICOLO PERSO NELL'AREA DI MANOVRA

Qualora un aeromobile o veicolo riporti di essersi perduto nell'area di manovra e la Torre non sia in grado di determinarne la posizione con i mezzi a disposizione, deve mantenere la posizione e devono essere sospese immediatamente tutte le operazioni sull'aeroporto.

Il traffico in rullaggio verrà istruito a riportare e mantenere la propria posizione e informato sull'ultima posizione riportata/conosciuta del traffico che si è perduto. La TWR istruirà per la ricerca un follow-me, al quale verranno fornite tutte le informazioni disponibili, includendo l'ultima posizione riportata dal traffico che si è perduto e degli altri traffici presenti sull'area di manovra.

7.3. AVARIA RADIO NELL'AREA DI MOVIMENTO

Ogni qualvolta un aeromobile, in area di movimento, o veicolo, in area di manovra, si trovi in una situazione di avaria radio deve operare come segue:

Aeromobile in partenza

Continua rigorosamente sul percorso assegnato, fino al limite dell'autorizzazione ricevuta in attesa dell'arrivo del follow-me per raggiungere lo stand di parcheggio.

Aeromobile in arrivo

- a. Se, al verificarsi dell'avaria, ha già ricevuto istruzioni al rullaggio continua rigorosamente sul percorso assegnato, fino al limite dell'autorizzazione ricevuta dove attenderà il follow-me per il parcheggio o, qualora sia stato istruito a raggiungerlo, fino allo stand;
- b. se l'avaria avviene in volo o comunque non sono state ricevute istruzioni al rullaggio, l'aeromobile libererà la pista, si fermerà al primo IHP disponibile e attenderà il Follow-me, in particolare:

RWY 16L:

- Liberando via DG si fermerà al IHP D7
- Liberando via DH si fermerà al IHP D6
- Liberando via DK si fermerà al IHP D5
- Liberando via DL si fermerà al IHP D4

RWY 16R:

- Liberando via AG si fermerà al IHP A3
- Liberando via AH si fermerà al IHP A2
- Liberando via AK/AL si fermerà al IHP A1

RWY 34R: Liberando la pista ad una delle TWYs disponibili (DA, DB, DD e DF) si fermerà al IHP D7

RWY 34L:

- Liberando via AA/AB si fermerà al IHP A6
- Liberando via AC/AD si fermerà al IHP A5
- Liberando via AE/AF si fermerà al IHP A4

RWY 25

- Liberando via BE/BF si fermerà al IHP B3
- Liberando via BG si fermerà al IHP B2
- Liberando via A si fermerà al IHP B1

Nota: il follow me sarà istruito dalla torre a raggiungere il velivolo in radio avaria solo quando il velivolo in oggetto è osservato in posizione stazionaria (a vista o sul display di sorveglianza)

Veicolo

Libera al più presto l'area di manovra (evitando possibilmente percorsi destinati agli aeromobili) ponendo particolare attenzione al traffico in atto e comunica alla TWR con il mezzo più celere disponibile di aver lasciato l'area di manovra.

Nel caso in cui la TWR non riesca a mettersi in contatto con un veicolo sull'area di manovra, anche utilizzando la lampada di segnalazione, opera ad intermittenza sul telecomando AVL cambiando intensità delle luci o accendendole e spegnendole per indicare la necessità che l'area di manovra venga liberata al più presto possibile.

7.4. AVARIA DELL'AUTOMEZZO

Ogni qualvolta un veicolo in area di manovra si trovi in una situazione di avaria meccanica deve avvisare immediatamente, via radio, la Torre fornendo la posizione e precisando che si trova nella impossibilità di rimuovere il mezzo per avaria, tenendo le luci anabbaglianti, di posizione ed il lampeggiante acceso.



Operations -

Aeroporto Fiumicino



INTENZIONALMENTE BIANCA