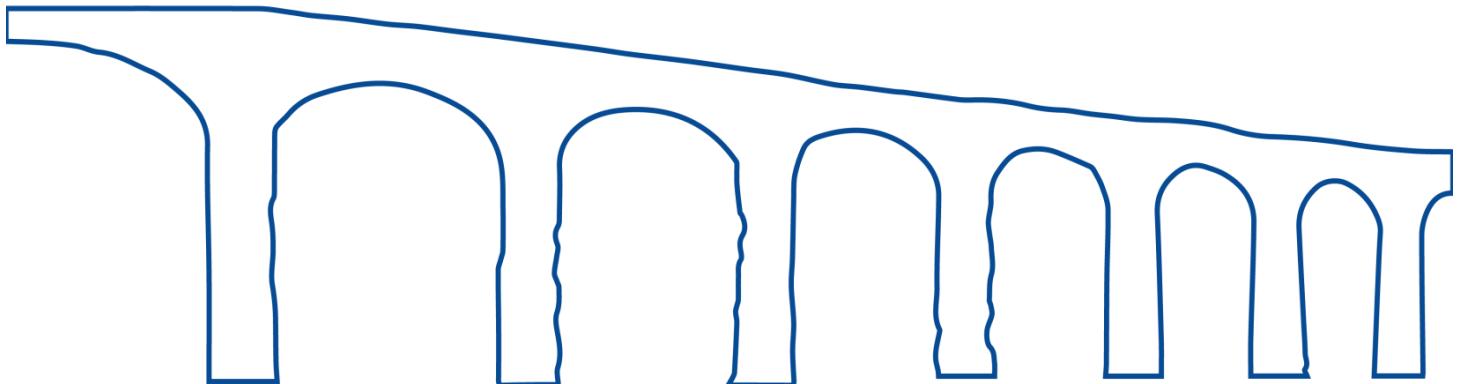


Manuale di Aeroporto  
Aeroporto G.B. Pastine - Ciampino

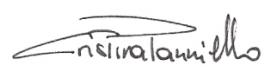
# **PE.S15.GEN01 DISPOSIZIONI DI SAFETY**

**VOLUME 4 – GESTIONE PIAZZOLE E MOVIMENTAZIONE  
AEROMOBILI E MEZZI IN AREA APRON**



# VOLUME 4 – GESTIONE PIAZZOLE E MOVIMENTAZIONE AEROMOBILI E MEZZI IN AREA APRON

## APPROVAZIONE:

|                         |   |   |
|-------------------------|---|---|
| <b>PER APPROVAZIONE</b> | <b>POST HOLDER AREA<br/>MOVIMENTO</b>                 | <i>Paolo Giannobile</i><br>   |
|                         | <b>SAFETY &amp; COMPLIANCE<br/>MONITORING MANAGER</b> | <i>Cristina Panniello</i><br> |
| <b>Rev. N:</b>          | <b>4</b>  |   |
| <b>Data Emissione</b>   | <b>30.06.2021</b>                                     |   |
| <b>Data Effettività</b> | <b>01.07.2021</b>                                     |   |

## REGISTRO REVISIONI

| Revisione | Data       | Sezione e Capitolo revisionati   | Descrizione della revisione  |
|-----------|------------|--|--|
| 0         | 29/11/2019 | Intero documento   | Prima emissione  |
| 1         | 05/02/2020 | Par.4.6 – Assegnazione e gestione piazzole - Operazioni di push-back   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chiarita l'obbligatorietà nella sezione “Operazioni di push-back” degli addetti a verificare i punti presenti al par.4.6.25</li> <li>- Inserito nella sezione “Operazioni di push-back” requisito 4.6.29 e 4.6.30 rispettivamente su segnaletica di “guida al push” e “end of apron”</li> </ul> |
| 2         | 28/02/2020 | Par. 4.10 - Aree dedicate all’Aviazione Generale – Piazzale Golf   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chiarito l’obbligo di assicurare gli aeromobili in caso di vento forte e/o sosta prolungata ai punti di ancoraggio ove presenti</li> </ul>  |
| 3         | 31/03/2021 | Chap 4.6.8 Assegnazione e gestione piazzole AA/MM<br>Chap 4.9 Quadrante 300<br>Chap 4.12 Quadrante 400<br>Chap 4.17 Aree fronte hangar | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuovo layout piazzole 412 e 413</li> <li>- Assegnazione stand fronte hangar</li> <li>- Aree fronte hangar</li> </ul>  |
| 4         | 30/06/2021 | Chap 4.7.24 Fenomeno downwash  | Implementazione requisiti Reg. (EU) 2020/2148  |

## INDICE

|  |    |
|--|----|
| VOLUME 4 – GESTIONE PIAZZOLE E MOVIMENTAZIONE AEROMOBILI E MEZZI IN AREA APRON ..... | 5  |
| 4.1    CRITERI GENERALI .....  | 5  |
| 4.2    DEFINIZIONI E ACRONIMI .....  | 7  |
| 4.3    DESCRIZIONE AREA APRON ED ORARIO DI SERVIZIO .....                            | 8  |
| 4.4    LIMITAZIONI APRON TAXIWAY .....   | 10 |
| 4.6    PERCORSI PREFERENZIALI AEROMOBILI .....                                       | 11 |
| 4.7    ASSEGNAZIONE E GESTIONE PIAZZOLE AA/MM .....                                  | 14 |
| 4.8    QUADRANTE 100 .....   | 26 |
| 4.9    QUADRANTE 200 .....   | 29 |
| 4.10    QUADRANTE 300 .....  | 33 |
| 4.11    AREE DEDICATE ALL’AVIAZIONE GENERALE – PIAZZALE GOLF .....                   | 43 |
| 4.12    PIAZZOLE ELICOTTERI .....  | 49 |
| 4.13    QUADRANTE 400 .....  | 50 |
| 4.14    QUADRANTE 500 .....  | 58 |
| 4.15    QUADRANTE 600 .....  | 64 |
| 4.16    POSIZIONI DI SOSTA – CONTINGENCY PLAN .....                                  | 66 |
| 4.17    AREE FRONTE HANGAR .....   | 67 |

## **VOLUME 4 – GESTIONE PIAZZOLE E MOVIMENTAZIONE AEROMOBILI E MEZZI IN AREA APRON**

### **4.1 CRITERI GENERALI**

- 4.1.1 Il presente volume delle disposizioni di safety definisce le norme d'utilizzo delle piazzole sosta e la movimentazione degli aeromobili sull'Apron.
- 4.1.2 Ai sensi dell'art. 705 punto e) del Codice della Navigazione, il Gestore Aeroportuale "sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con ENAV, assegna le piazzole di sosta agli aeromobili e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili, verificando il rispetto delle prescrizioni del regolamento di scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali"
- 4.1.3 Ciò si realizza, in via primaria e principale, su base strategica, organizzando la presenza e la movimentazione degli interessati (aeromobili, mezzi e personale) in aree e lungo percorsi distinti, chiaramente definiti ed individuabili (AIP, segnaletica verticale ed orizzontale, ecc.);
- 4.1.4 All'interno di tali aree e lungo tali percorsi, l'ordinato movimento dei soggetti rispettivamente ammessi ad operarvi è conseguito attraverso il possesso di adeguate competenze e connesse autorizzazioni, e la definizione ed il rispetto di norme di circolazione (regole dell'aria, regolamento di scalo, ecc.); norme che disciplinano, ugualmente, i casi in cui sia inevitabile l'interazione fra soggetti diversi, a partire dal principio generale secondo cui i veicoli devono dare precedenza agli aeromobili.
- 4.1.5 La complessità del lay-out aeroportuale, le dimensioni degli aeromobili, le condizioni di visibilità, possono rendere insufficiente l'organizzazione strategica della circolazione, imponendo la necessità di azione tattica di competenza della Torre di Controllo (aeromobili) e di AdR (mezzi e personale), in coordinamento fra loro ciascuna per gli aspetti di tale azione aventi riflesso sulle prerogative e responsabilità dell'altra.
- 4.1.6 Qualsiasi comunicazione da parte della Torre di Controllo, che fornisce supporto all'ordinata movimentazione degli aeromobili, incluse quelle inerenti al push back ed alle precedenze, è esclusivamente finalizzata all'ordinato movimento degli stessi e si concretizza nell'attribuzione di precedenze rivolte al conseguimento dell'ottimale flusso di traffico degli aeromobili. Dette comunicazioni non hanno come obiettivo la separazione degli aeromobili da altri aeromobili o ostruzioni di qualsiasi genere, la cui responsabilità pertiene all'equipaggio di condotta.
- 4.1.7 L'attività di supporto all'ordinato movimento non include quelle fasi della movimentazione a terra dell'aeromobile in cui lo stesso non è libero di muovere in modo autonomo, ossia di attenersi alle comunicazioni ricevute dalla Torre di Controllo, sia perché trainato, sia perché oggetto di istruzioni da

altre fonti (marshaller, ecc.). Le procedure applicate in tali fasi sono descritte all'interno del presente documento.

**4.1.8** La presente procedura si applica in tutte le condizioni di visibilità.

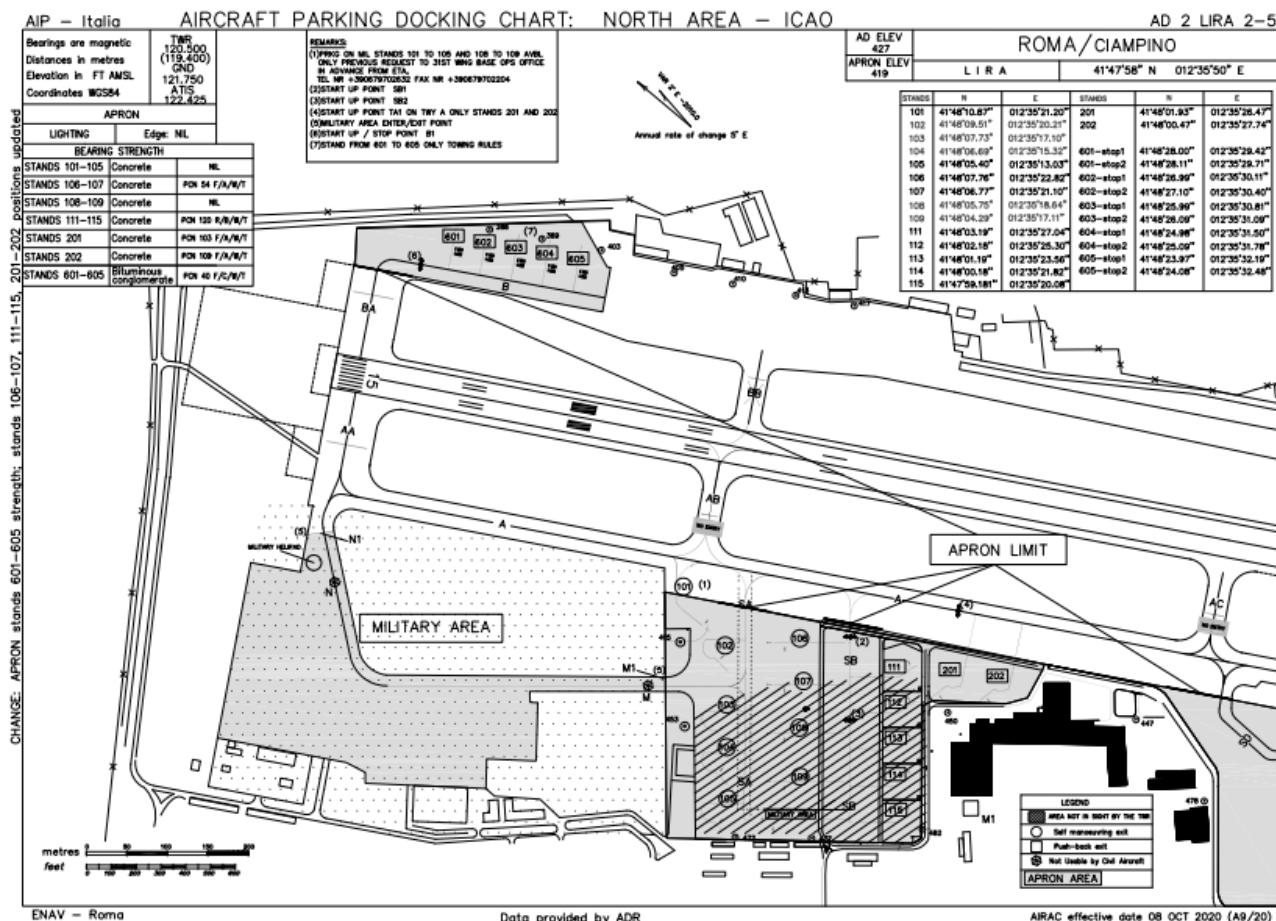
## 4.2 DEFINIZIONI E ACRONIMI

|   |   |
|---|---|
| <b>AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART</b>                       | Carta aeroportuale, prodotta da AdR SpA, approvata da ENAC e pubblicata in AIP/ITALIA da ENAV SpA, che definisce le piazzole di sosta ed i percorsi utilizzabili  |
| <b>AIRCRAFT STAND</b>                                       | Una specifica area di un piazzale adibita al parcheggio di un aeromobile anche definita piazzola o semplicemente STAND  |
| <b>A/M</b>  | Aeromobile  |
| <b>APRON (Piazzale)</b>                                     | Un'area specifica nell'aeroporto adibita alla sosta degli aeromobili, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico delle merci e della posta, il rifornimento dei combustibili, il parcheggio e la manutenzione   |
| <b>AREA DI MOVIMENTO</b>                                    | La parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al movimento al suolo degli aeromobili comprendente l'area di manovra e i piazzali  |
| <b>CONTROLLO VOLI (Nominativo radio Charlie Oscar)</b>      | Ufficio di AdR S.p.A. ove vengono svolte le attività di Apron di competenza   |
| <b>FOLLOW – ME (SAR)</b>                                    | Automezzo (AdR) dotato di dispositivi di segnalazione per la guida degli aa/mm al suolo (contatto radio freq. UHF)  |
| <b>Ciampino GROUND</b>                                      | Frequenza radio con cui avvengono le comunicazioni tra la Torre di Controllo e gli AA/MM. (freq. 121.750 - Rife. AIP AD 2 LIRA 1-8)   |
| <b>SOC - Sicurezza Operativa ADR (Nominativo radio SAR)</b> | L'Ufficio di ADR S.p.A. ove vengono svolte, tra l'altro, attività di gestione operativa in area di movimento  |
| <b>MARSHALLING</b>  | Metodo standardizzato di assistenza e segnalazioni agli aeromobili in entrata e/o uscita in/da uno stand  |
| <b>PUSH-BACK /TOWING</b>                                    | Manovra per spingere/trainare un aeromobile, tramite apposito trattore, dalla piazzola al punto appropriato della via di rullaggio associata (Aircraft stand taxilane)  |
| <b>SELF-MANOEUVRING</b>                                     | Movimentazione di ingresso o uscita di un aeromobile verso o da una piazzola di sosta in auto-manovra (con l'ausilio dei propri motori)   |
| <b>TRAINO</b>   | Manovra di trasferimento dell'aeromobile trainato da un trattore, tra due differenti posizioni di sosta (incluso il trasferimento da/per un Hangar)   |
| <b>TORRE DI CONTROLLO (TWR)</b>                             | Ente istituito per fornire i Servizi del Traffico Aereo al traffico di aeroporto (ENAV)   |
| <b>EOBT</b>   | Estimated Off Block Time presente sul piano di volo ATC   |
| <b>Aeromobile READY</b>                                     | Condizione con cui si indica che l'aeromobile in partenza è effettivamente pronto a muoversi in quanto ha le porte chiuse, la piazzola è libera da uomini, mezzi e/o qualsiasi altro ostacolo (ad eccezione di quelli strettamente necessari per la realizzazione della manovra) ed inoltre:<br>- per le piazzole tipo nose-in (taxi-in/push-out), l'aeromobile ha anche il trattore agganciato per la manovra di push-back;<br>- per le piazzole che lo richiedono, è presente il servizio di marshalling. |
| <b>Aeromobile BLOCCATO</b>                                  | Condizione con cui si indica che l'aeromobile in arrivo ha fatto il proprio ingresso nella piazzola, si è posizionato, ha spento i motori, ed è stato bloccato con i tacchi.  |

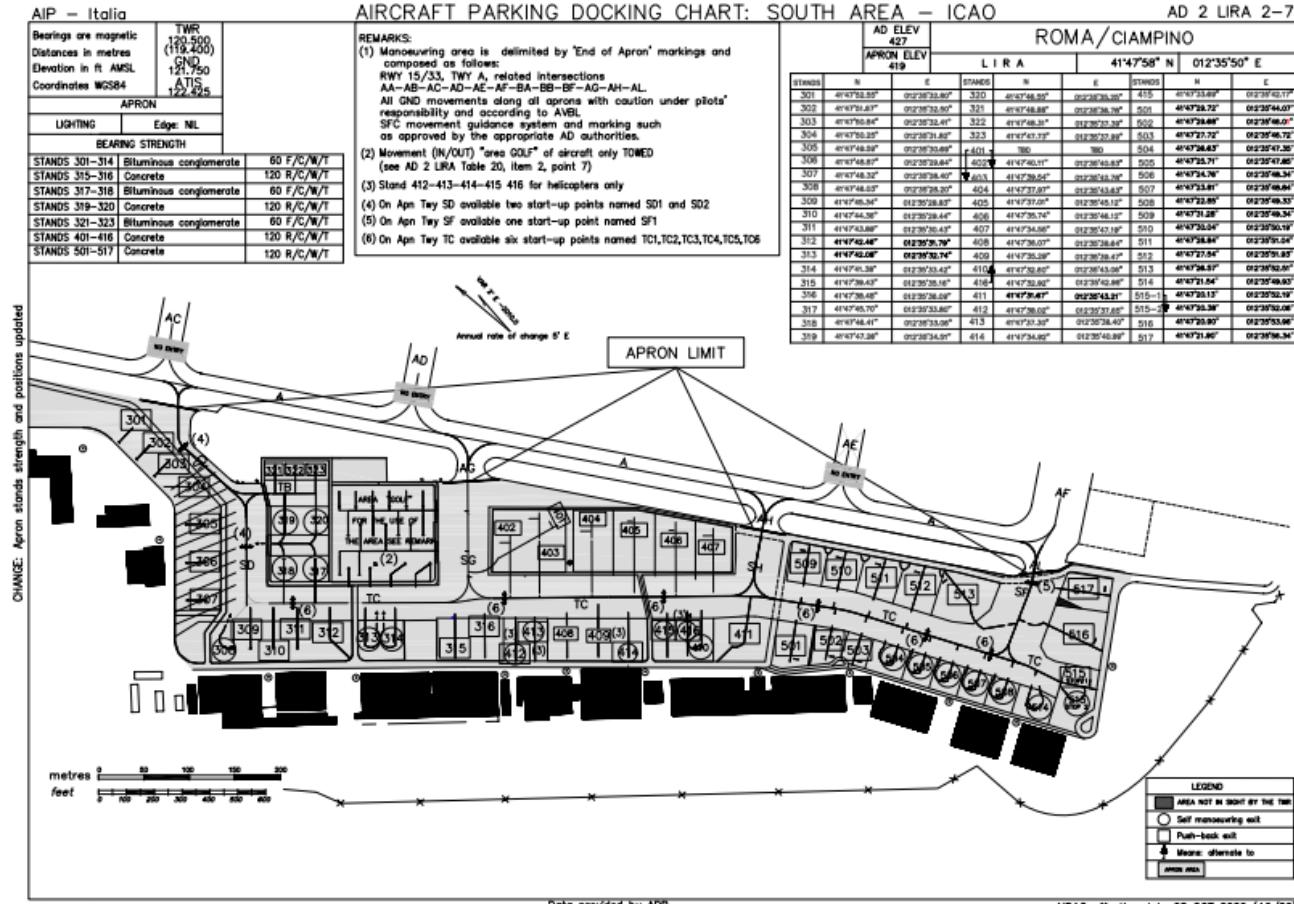
## 4.3 DESCRIZIONE AREA APRON ED ORARIO DI SERVIZIO

- 4.3.1 Le disposizioni di safety del presente volume si applicano sull'area Apron così come definita e riportata in AIP AD2 LIRA 2-5 "Aircraft Parking Docking Chart" North areas e AD2 LIRA 2-7 "Aircraft Parking Docking Chart" South area e al punto 3 della pagina AD2 LIRA 1-1 tutti i giorni, per tutto l'anno, con orario H24.

### AD2 LIRA 2-5 "Aircraft Parking Docking Chart" North areas



## AIP SUP 17 "Aircraft Parking Docking Chart" South area



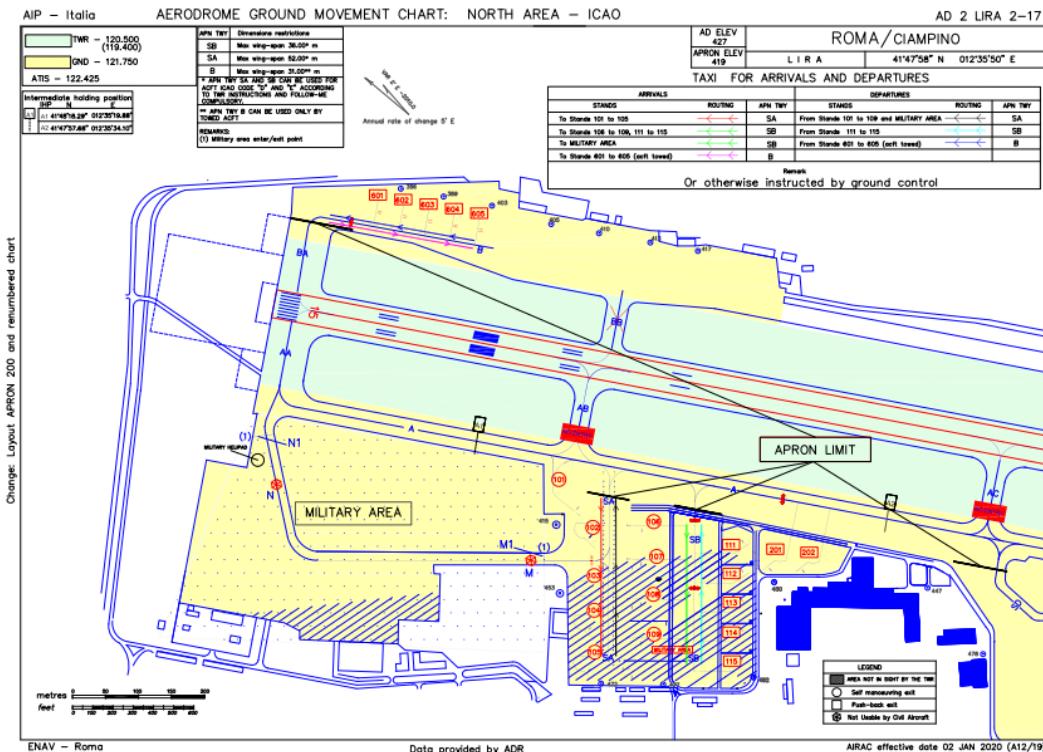
## 4.4 LIMITAZIONI APRON TAXIWAY

| <b>TWY</b> | <b>Categoria</b> | <b>Capacità</b> | <b>Limitazioni</b>  | <b>Note</b>  |
|------------|------------------|-----------------|---------------------|--|
| SA         | C                | B737-800        | Max Win Span 36 m   | Utilizzabile per AA/MM di cat. "D" ed "E" in uscita da area Vip AM rispettando le procedure previste nel documento ADR / 31° Stormo "NORME DI UTILIZZO PIAZZOLE PARCHEGGIO AREA COMUNE"  |
| SB         | D                | B767-300        | Max wing Span 52 m  | Utilizzabile per AA/MM di cat. "E" diretti presso area Vip AM rispettando le seguenti condizioni: 1) divieto ai veicoli di circolare sulle viabilità retrostanti le piazzole da 106 a 109 e dalla piazzola 111 alla 115; 2) scorta del follow-me militare; 3) presenza della Sicurezza Operativa ADR per garantire l'assenza di veicoli sulle viabilità descritte al punto 1). |
| SD         | C                | B737-800        | Max wing span 36 m. | Non utilizzabile da elicotteri in taxi o air-taxi  |
| AG         | E                | 747-400         | Max wing Span 65 m  |  |
| AH         | C                | B737-800        | Max wing span 36 m. |  |
| AL         | D                | AB 300-600      | Max wing Span 52 m  |  |
| SG         | C                | B737-800        | Max wing Span 36 m  | Utilizzabile per AA/MM di cat. "D" ed "E" in entrata con il servizio Follow-me (Sicurezza Operativa ADR) ed in uscita purché trainati con il trattore sulla via di rullaggio ALPHA fino ai IHP A3 o A4 secondo la direzione di decollo, con l'assistenza della Sicurezza Operativa ADR.  |
| SH         | C                | B737-800        | Max wing span 36 m. |  |
| SF         | D                | AB300-600       | Max wing Span 52 m  | AA/MM cat. D uscita obbligatoria prua verso rullaggio Alpha/Lima - Alpha   |
| TC         | C                | B737-800        | Max wing span 36 m. | Non utilizzabile da elicotteri in taxi o air-taxi nel tratto SD e SG   |
| TB         | B                | Falcon 900LX    | Max wing span 22 m  |  |
| B          | C                | Gulfstream 650  | Max wing span 31 m  | Movimentazione aeromobili esclusivamente al traino   |

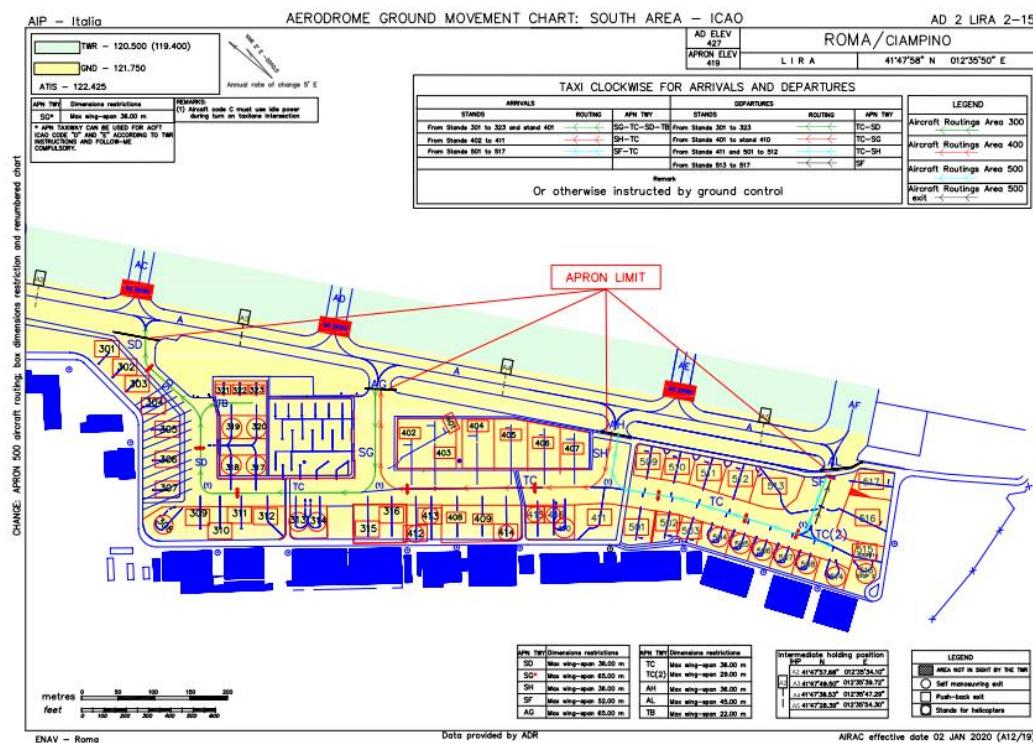
## 4.6 PERCORSI PREFERENZIALI AEROMOBILI

4.6.1 Per la sua particolare configurazione l'aeroporto di Roma Ciampino, ai fini dell'ordinata movimentazione, è suddiviso in due zone principali, come riportato nelle seguenti planimetrie:

### Apron Area NORTH



### Apron Area SOUTH



## PERCORSI PREFERENZIALI IN ARRIVO

- 4.6.2 Si riportano di seguito i percorsi preferenziali per il traffico in arrivo pista 15/33. Tuttavia, le sequenze indicate non escludono la possibilità di assegnare percorsi diversi in base alla situazione di traffico in atto.

| STANDS              | VIA                            |
|---------------------|--------------------------------|
| 101 – 105           | ALPHA – SA                     |
| 106 – 115 e VIP AMI | ALPHA – SB                     |
| 201 – 202           | ALPHA                          |
| 301 – 323 e 401     | ALPHA – AG – SG – TC – SD – TB |
| 402 – 411           | ALPHA – AH – SH – TC           |
| 501 – 517           | ALPHA – AL – SF – TC           |
| 601-605             | BA-BRAVO                       |

## PERCORSI PREFERENZIALI IN PARTENZA

- 4.6.3 Si riportano di seguito i percorsi preferenziali per il traffico in partenza pista 15/33. Tuttavia, le sequenze indicate non escludono la possibilità di assegnare percorsi diversi in base alla situazione di traffico in atto.

| STANDS                    | VIA                  |
|---------------------------|----------------------|
| 101 – 109 e Area Militare | SA – ALPHA           |
| 111 – 115                 | SB – ALPHA           |
| 201 – 202                 | ALPHA                |
| 301 – 323                 | TC – SD – ALPHA      |
| 401 – 411                 | TC – SG – AG – ALPHA |
| 501 – 509 e 511           | TC – SH – AH – ALPHA |
| 512 – 514 e 510, 517      | SF – AL – ALPHA      |
| 601-605                   | BRAVO-BA             |

## 4.7 ASSEGNAZIONE E GESTIONE PIAZZOLE AA/MM

- 4.7.1 Il Controllo Voli (C.V.), sulla base della programmazione slot coordinati da Assoclearance e sulle richieste PPR dei vettori Aviazione Generale, produce una pianificazione giornaliera delle piazzole per i voli programmati, e in base alle ultime informazioni ricevute ed alla disponibilità delle piazzole, effettua l'allocazione definitiva dei voli.
- 4.7.2 In situazioni eccezionali è consentito l'utilizzo delle posizioni di sosta di contingency previste nel paragrafo "contingency plan" previo coordinamento con la Torre di Controllo ed la Sicurezza Operativa ADR per la scorta ed il posizionamento finale dell'aeromobile, e relativa informazione alla Direzione Sistema Aeroporti Lazio – Ufficio Aeroportuale Roma Ciampino.
- 4.7.3 Il C.V. ADR comunicherà alla TWR quanto prima, e comunque non oltre 15 minuti dall'orario stimato di atterraggio - ETA, lo stand assegnato a ciascun volo.
- 4.7.4 Successivamente, la TWR comunicherà al pilota di ciascun aeromobile lo stand assegnato e fornirà le istruzioni al rullaggio e per il raggiungimento della stessa.
- 4.7.5 Una volta che l'aeromobile in arrivo ha fatto il proprio ingresso nella piazzola, si è posizionato, ha spento i motori ed è stato bloccato con i tacchi, l'Handler comunicherà via telex MVT standard IATA la condizione di "aeromobile bloccato" al C.V. ADR.
- 4.7.6 Il C.V. ADR ricevuta e verificata la comunicazione da parte dell'Handler di "aeromobile bloccato" si accerterà della presenza del predetto status.

4.7.7 Sull'aeroporto di Roma Ciampino le piazzole sono di tipo:

**Self Manoeuvring:** parcheggi verso i quali gli aeromobili entrano ed escono autonomamente

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>Area civile</b>   | 106 – 107 – 308 – 313 – 314 – 317 – 318 – 319 – 320 – 504 – 505 – 506 – 507 – 508 – 514 – 515 STOP 2 – 410 – 412 – 413 |
| <b>Area militare</b> | 101 – 102 – 103 – 104 – 105 – 108 – 109  |

**Self Manoeuvring:** parcheggi verso i quali gli elicotteri entrano ed escono autonomamente

|                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| <b>Area civile</b> | H414 – H415 – H416 |
|--------------------|--------------------|

**Self in / push out :** parcheggi verso i quali gli aeromobili entrano autonomamente ed escono con l'ausilio del push – back

|                    |   |
|--------------------|---|
| <b>Area civile</b> | Quadrante 100: 111 – 112 – 113 – 114 – 115<br>Quadrante 200: 201 – 202<br>Quadrante 300: 301 – 302 – 303 – 304 – 305 – 306 – 307 – 309 – 310 – 311 – 312 – 315 – 316 – 321 -322 - 323<br>Quadrante 400: 402 – 403 – 404 – 405 – 406 – 407 – 408 – 409 - 411<br>Quadrante 500: 501 – 502 – 503– 509 – 510 – 511 – 512 – 513 – 515 Stop 2 – 516 - 517 |
|--------------------|---|

**Push in / push out :** parcheggi verso i quali gli aeromobili entrano ed escono con l'ausilio del push-back con la supervisione del personale della Sicurezza Operativa ADR

|                    |  |
|--------------------|--|
| <b>Area civile</b> | Quadrante 400: 401<br>Quadrante 600: 601 – 602 – 603 – 604 – 605 |
|--------------------|--|

## **FOLLOW ME E MARSHALLING**

---

- 4.7.8 Per attività di marshalling, in ottemperanza alla definizione IATA e annesso 2 ICAO , si intendono i segnali forniti all'equipaggio di volo durante l'ingresso in piazzola. L'aeromobile è pertanto in moto e controllato dalla cabina di pilotaggio e non è attaccato a nessun equipaggiamento di spinta-traino.
- 4.7.9 I segnali manuali del marshalling devono essere quelli raccomandati dallo standard IATA Chapter 4 e smi “Marshalling Hand signals for aircraft” (Aircraft handling Procedures – IGOM).
- 4.7.10 Per attività di follow-me, in ottemperanza al D.lgs. 18/99 si intendono le attività di guida dell'aeromobile a mezzo di veicolo adeguatamente equipaggiato per lo spostamento da un punto ad un altro punto dell'Area di Movimento. La presenza del follow-me davanti all'aeromobile, non garantisce, la separazione degli aeromobili da altri ostacoli improvvisi, a causa della limitata visibilità dell'autista che scorta l'aeromobile e che ha la visibilità limitata a bordo del mezzo.
- 4.7.11 Per gli aeromobili in spinta-traino, ovvero non governati dalla cabina di volo, non si parla di segnali di marshalling, ma di segnali di guida degli operatori. I segnali utilizzati per fornire le informazioni agli autisti del pushback e di tutti gli altri equipaggiamenti devono essere quelli previsti dallo standard IATA Chapter 4 “Guide Person Hand Signal for ground service equipment” (Aircraft handling Procedures – IGOM).
- 4.7.12 Presso lo scalo di Ciampino le eventuali attività di Follow me o Marshalling previste sono svolte da ADR tramite la Sicurezza Operativa ADR.
- 4.7.13 Nel caso la movimentazione aeromobile necessiti di assistenza con follow-me e/o marshalling, il CEA richiederà alla Sicurezza Operativa ADR l'assistenza.
- 4.7.14 L'attività di follow me e/o marshalling potrà essere comunque ed in qualsiasi momento imposta dalla TWR o dalla Sicurezza Operativa ADR stessa, al fine di garantire la movimentazione degli aeromobili in sicurezza.
- 4.7.15 L'attività di follow me e/o marshalling sarà comunque garantita ai piloti che ne facciano richiesta al CEA o alla TWR. Le richieste d'intervento con l'assistenza della Sicurezza Operativa ADR, dovranno essere inoltrate al CEA con congruo anticipo per il successivo invio del personale a garanzia delle attività primarie inerenti alla Safety aeroportuale.
- 4.7.16 In caso di utilizzo delle posizioni di sosta riportate nel paragrafo “contingency plan” la presenza della Sicurezza Operativa ADR sarà garantita per:

4.7.17 È previsto l'utilizzo del follow-me nei seguenti casi:

#### Movimentazione degli aa/mm da/per Stand 401

##### Elicottero con lunghezza < 13,5 m

Destinato alla piazzola H414. Se non disponibile attenersi a quanto indicato al punto successivo;

##### Elicottero con lunghezza compresa tra 13,5 m e 20 m (estremi inclusi)

destinato alle piazzole da 402 a 407 e. L'elicottero dovrà raggiungere la piazzola assegnata transitando le taxilane SG-TC con l'assistenza della Sicurezza Operativa ADR per il servizio di follow-me e marshalling

Di seguito alcune limitazioni relative alla piazzole 402:

Stand 402: è consentito il parcheggio di elicotteri con lunghezza compresa fra 13,5 m e 18,0 m in modalità self-manoeuvring con l'assistenza della Sicurezza Operativa ADR per il servizio del follow-me e marshalling. Inoltre, è consentito il parcheggio di elicotteri con lunghezza superiore a 18,0 m al traino con l'assistenza della Sicurezza Operativa ADR per il servizio del follow-me;

##### Elicottero con lunghezza > 20 m

Le piazzole destinate a questa tipologia di elicottero sono gli stand aeromobili da 402 a 407. L'elicottero raggiunge in modalità self-manoeuvring il raccordo SG transitando il raccordo AG; successivamente dovrà spengere i motori ed essere trainato presso la piazzola/hangar assegnata con l'assistenza della Sicurezza Operativa ADR per il servizio del follow-me.

#### Movimentazione degli elicotteri

**Nei casi previsti al par. 5 “Limitazioni Apron Taxiway” del presente documento;**

**In caso di utilizzo dell'Apron 600 in orario notturno;**

**Decentramento di un aeromobile da/verso Apron 600**

**In caso di utilizzo delle posizioni di sosta riportate nel paragrafo “contingency plan”**

In tal caso la presenza della Sicurezza Operativa ADR sarà garantita per:

- Scortare, ove necessario, i mezzi di assistenza e le autocisterne, fuori dalla viabilità veicolare;
- Supervisionare le operazioni di rampa affinché non creino intralcio alla movimentazione degli aeromobili;
- Assistere al posizionamento degli aeromobili nelle posizioni “contingency”.

**4.7.18** La Sicurezza Operativa ADR effettua anche scorta di veicoli/equipaggiamenti i cui conducenti non sono autorizzati alla guida in Airside.

## **SBARCO – IMBARCO A PIEDI**

---

4.7.19 Lo sbarco e l'imbarco a piedi dei passeggeri può essere effettuato solamente nel caso in cui siano soddisfatte le condizioni di seguito elencate. In caso contrario, bisogna sospendere l'attività o utilizzare il bus.

### Condizioni necessarie:

- Piazzole dotate di idonea segnaletica;
- Nessuna commistione tra passeggeri di provenienza SCH ed Extra SCH, o tra passeggeri in arrivo e partenza;
- Presenza del personale di rampa (handler responsabile e/o vettore) che garantisca un ordinato e sicuro flusso dei passeggeri all'interno del percorso pedonale, sia nei tratti protetti che in quelli individuati da segnaletica orizzontale, dalla discesa dall'aeromobile del primo passeggero fino all'ingresso dell'ultimo passeggero all'interno del terminal arrivi, e viceversa, dall'uscita del primo passeggero dal gate di imbarco fino all'ingresso dell'ultimo passeggero a bordo dell'aeromobile;
- Presenza del personale di rampa (handler responsabile e/o vettore) che garantisca un ordinato e sicuro flusso dei passeggeri all'interno della piazzola aeromobile, nel rispetto della normativa inerente il rifornimento carburante;
- Assenza di ostacoli lungo il percorso (mezzi, ristagni di acqua o ghiaccio);
- Assenza di particolari precipitazioni meteorologiche o condizioni meteo avverse come pioggia, neve, grandine, vento forte, ecc.;
- Assenza di movimentazione aeromobili nelle piazzole adiacenti durante l'attività di sbarco/imbarco.

### Limitazioni per imbarco a piedi:

Alle piazzole 201, 202, 112, 113 l'imbarco a piedi è consentito solo dai gate A1/A2/A3/A4, nel rispetto delle limitazioni precedentemente elencate e secondo le modalità di sbarco/imbarco passeggeri per ogni piazzola di sosta definite nei capitoli successivi (par. 8 e 9).

## OPERAZIONI PRELIMINARI ALLA “MESSA IN MOTO” E AL “PUSH BACK”

---

4.7.20 L'operatore di rampa comunicherà al pilota la condizione di “aeromobile READY”, dopo essersi assicurato che l'aeromobile in partenza è effettivamente pronto a muoversi in quanto ha terminato le operazioni di imbarco, le porte chiuse, la piazzola è libera da uomini, mezzi e/o qualsiasi altro ostacolo (ad eccezione di quelli strettamente necessari per la realizzazione della manovra) ed inoltre:

- per le piazzole tipo nose-in (taxi-in/push-out), l'aeromobile ha anche il trattore agganciato per la manovra di push-back;
- per le piazzole che lo richiedono, è presente il servizio di marshalling.

Rispetto a quanto sopra riportato fanno eccezione:

- i mezzi GPU ed ASU, necessari alla messa in moto in caso di inoperatività dell'APU;
- la scala, operata autonomamente o esterna, se previsto da alcune compagnie aeree per procedure di sicurezza;
- trattore per push back agganciato per gli stand che lo necessitano.

Tale comunicazione sarà necessaria al pilota per attenersi a quanto riportato in AIP AD2 LIRA 1 - 11 item 2 Apron.

## OPERAZIONI DI PUSH – BACK

---

4.7.21 I trattori che eseguono operazioni di push back, non possono impegnare le aree pedonali destinate al transito dei passeggeri in imbarco o sbarco e le viabilità veicolari, se non per il tempo strettamente necessario allo svolgimento di tale attività.

4.7.22 La comunicazione ricevuta da TWR sulla frequenza Ground relativa all'approvazione delle operazioni di push back è riportata dal pilota all'agente di rampa che ha in contatto.

4.7.23 Le operazioni di push-back sono condotte sotto la responsabilità esclusiva del pilota e degli operatori di handling; la TWR, ai fini dell'ordinato movimento, fornirà opportune istruzioni ed informazioni in relazione al traffico conosciuto e/o in vista.

4.7.24 Il personale addetto è tenuto ad assicurare che:

- l'area interessata dalla manovra di push-back sia adeguatamente sgombra, oltre che da personale, ostacoli e veicoli, anche da altri aeromobili, prima e durante la movimentazione;
- a porre attenzione ad eventuali fenomeni di jet blast /downwash causato dagli aeromobili/elicotteri in manovra;

- le luci anticollisione dell'aeromobile siano accese prima di iniziare la manovra di push-back.

4.7.25 Non sono consentite le manovre di push-back in contemporanea da due piazzole contigue.

4.7.26 Prima dell'inizio delle operazioni di push back gli aeromobili dovranno attivare le luci anticollisione.

4.7.27 Le operazioni di movimentazione aeromobili non in self manoeuvring devono essere effettuate con anti collision lights accese (beacon) in linea con i requisiti del Reg. 2016/1185 - SERA.3215 Lights to be displayed by aircraft. Per gli aeromobili di aviazione generale per i quali l'utilizzo di tali luci non può essere garantito si potranno utilizzare dispositivi alternativi temporanei che rispondano ai medesimi requisiti (Position and Anticollision Lights - Fixed-Wing Aircraft ARP991C), assicurando che tali dispositivi non costituiscano FOD.

4.7.28 Gli operatori alla guida del trattore di pushback che effettuano la manovra di spinta aeromobile, devono seguire la segnaletica orizzontale di "guida al pushback", ove prevista.

4.7.29 La manovra di pushback non deve oltrepassare la segnaletica orizzontale di "End of Push", ove prevista.

## **OPERAZIONI DI TRAINO**

---

4.7.30 Le operazioni di traino sono subordinate all'assegnazione del CEA ADR della piazzola/area di destinazione e successiva autorizzazione alla movimentazione da parte della TWR con esclusione dei movimenti all'interno del piazzale Golf (fermo restando l'obbligo di assegnazione della posizione di sosta da parte del C.V. ADR).

4.7.31 La movimentazione del restante traffico è prioritaria rispetto alle operazioni di traino.

4.7.32 Per tutta la durata della manovra, va mantenuto il continuo contatto radio bilaterale TWR – COCKPIT attraverso la frequenza Ground 121.750 MHz, utilizzando l'appropriata fraseologia aeronautica standard, inoltre, deve essere assicurato il contatto radio tra l'operatore di traino ed il Cockpit e devono essere accese le luci anticollisione.

4.7.33 In caso di traino con assistenza del follow – me, la movimentazione dell'aeromobile avverrà mantenendo il continuo contatto radio sulla frequenza 418.300 fra Sicurezza Operativa ADR e TWR.

4.7.34 Nei capitoli successivi sono riportate le tabelle con le procedure di ingresso/uscita aeromobile per ogni piazzola di sosta.

4.7.35 Le operazioni di traino devono essere effettuate con l'ausilio del Follow me effettuato dalla Sicurezza Operativa ADR. Sono esentati dall'obbligo di assistenza del Follow me gli operatori di espressamente autorizzati da ADR.

## START UP POINT

---

- 4.7.36 Sulle vie di rullaggio SB, SD, TC, SF e Taxiway Alpha, sono stati identificati dei punti idonei per la messa in moto (start up points) denominati SB1, SB2, SD1, SD2, TC1, TC2, TC3, TC4, TC5, TC6, SF1, B1 e TA1, che indicano le posizioni in cui l'aeromobile dovrà essere rilasciato dal trattore al termine della manovra di push back. Tali punti si trovano distanti tra di loro per garantirne l'utilizzo contemporaneo, coerentemente con le specifiche di utilizzo riportate nei capitoli successivi.
- 4.7.37 Per tutte le piazzole dove non è previsto l'utilizzo di uno specifico start up point, l'operatore push dovrà lasciare l'aeromobile non appena allineato, con prua NORD sulla via di rullaggio retrostante la piazzola, salvo diversa istruzione da TWR.

## MESSA IN MOTO IN PIAZZOLA

---

- 4.7.38 In caso di viabilità situata dietro le piazzole di sosta aeromobili, è vietata la circolazione dei veicoli durante l'operazione di accensione motore. In ogni caso dovrà quindi essere richiesta la presenza della Sicurezza Operativa ADR per inibire il traffico veicolare.
- 4.7.39 In caso di accensione di un motore al minimo in piazzola con viabilità retrostante e, uscita in push back, per APU inoperativo, il responsabile interessato alla messa in moto (handler, tecnico, ecc.), dovrà richiedere al Controllo Voli l'invio della Sicurezza Operativa ADR per la supervisione dell'attività. L'operazione di messa in moto potrà avvenire solo dopo l'autorizzazione della Sicurezza Operativa ADR, il quale provvederà a garantire durante la fase di push back l'interdizione alla circolazione dei veicoli sulla viabilità retrostante.
- 4.7.40 In caso di accensione di un motore per verifica componenti con viabilità retrostante, il responsabile interessato alla messa in moto (handler, tecnico, ecc.), dovrà richiedere al Controllo Voli l'invio della Sicurezza Operativa ADR per la supervisione dell'attività. L'operazione di messa in moto potrà avvenire solo dopo l'autorizzazione della Sicurezza Operativa ADR. La Sicurezza Operativa ADR durante l'operazione verificherà le seguenti prescrizioni di sicurezza:
- Messa in moto di un solo motore al minimo della potenza;
  - Durata massima della prova pari a cinque minuti per motore.
- 4.7.41 In caso di accensione di un motore per verifica componenti, il responsabile interessato alla messa in moto (handler, tecnico, ecc.), dovrà richiedere al Controllo Voli l'invio della Sicurezza Operativa ADR per la supervisione dell'attività. L'operazione di messa in moto potrà avvenire solo dopo l'autorizzazione della Sicurezza Operativa ADR. La Sicurezza Operativa ADR durante l'operazione verificherà le seguenti prescrizioni di sicurezza:
- Messa in moto di un solo motore al minimo della potenza;

- Durata massima della prova pari a cinque minuti per motore.

4.7.42 In caso di accensione motori al minimo in piazzola, per allineamento piattaforme inerziali ed uscita in Push Back (in piazzola senza la viabilità retrostante), il responsabile interessato alla messa in moto (handler, tecnico, ecc.) dovrà informare il Controllo Voli dell'esigenza ed assicurare che non ci siano persone e mezzi nell'area retrostante l'aeromobile prima dell'inizio della messa in moto motori.

## **PUSH & HOLD**

---

4.7.43 La procedura di «PUSH & HOLD» è la modalità individuata sullo scalo di Ciampino per la gestione dei voli in partenza a cui è assegnato un ritardo Air Traffic Flow Management (ATFM) maggiore o uguale a 30 minuti.

4.7.44 I piloti devono contattare il Controllo Voli di Ciampino (Ciampino Apron) sulla frequenza 131.505 MHZ dichiarandosi pronti a muovere e richiedendo la possibilità di applicare la procedura di Push & Hold. Il Controllo Voli di Ciampino verificherà, previo controllo visivo, lo stato di READY e la disponibilità di una piazzola self manoeuvring per il decentramento dell'aeromobile.

4.7.45 Se la procedura di Push & Hold è applicabile, il Controllo Voli comunicherà al cockpit la piazzola di destinazione ed istruirà i piloti a contattare la Ground di Ciampino (Ciampino Ground) sulla frequenza 121.75 MHZ.

4.7.46 L'equipaggio dovrà quindi contattare la Ground di Ciampino richiedendo il traino per lo stand stabilito specificando l'applicazione della procedura PUSH & HOLD. Il traino in ogni caso potrà iniziare solo dopo autorizzazione da parte della Ground di Ciampino.

### **STANDARD PHRASEOLOGY**

Pilot : < Ciampino APRON, **CALLSIGN** from stand **XXX** READY to move and requesting Push and hold procedure >

In case Push and hold procedure is approved

Ciampino APRON : < **CALLSIGN**, we confirm push and hold procedure, holding stand will be **XXX**. Aircraft fully READY, contact Ciampino Ground at 121.75 >

In case Push and hold procedure positive is denied

Ciampino APRON : < **CALLSIGN**, push and hold procedure NOT possible. Aircraft fully READY, contact Ciampino Ground at 121.75 for standard procedure>

## PROVA MOTORI

---

4.7.47 In caso di utilizzo delle aree dedicate alla prova motori, (AIP AD2 LIRA 1-14 item 21 Procedure Antirumore 3 Restrizioni al suolo Prove Motori), prima di iniziare l'operazione, il responsabile delle operazioni (handler, tecnico, ecc.) dovrà informare il Controllo Voli dell'esigenza, il quale chiederà a TWR informazioni in merito a quale area per la prova motori (rullaggio alpha sud o nord) è disponibile e verificherà le restrizioni per l'impiego della stessa, ovvero:

- Fasce orarie di utilizzo;
- Movimentazione contemporanea di aa/mm di cat. ICAO D o E;
- Procedura di bassa visibilità in atto;
- Chiusura per lavori dei tratti di TWY ALPHA destinati alla prova motori;
- Chiusura degli svincoli AB ed AE.

4.7.48 Dopo aver verificato la disponibilità dell'area, il C.V. comunicherà al responsabile delle operazioni quale area prova motori utilizzare (in base alla pista in uso) ed invierà la Sicurezza Operativa ADR per supervisionare il corretto posizionamento dell'aeromobile.

4.7.49 Nel caso sia necessario posizionare l'aeromobile non allineato con la center line di rullaggio, oppure con i motori contro vento, o nel caso in cui il jet blast generato dai motori invada le autoveicolari o le piazzole limitrofe, la Sicurezza Operativa ADR dovrà:

- far posizionare l'aeromobile in modo che non rechi danni a terzi o infrastrutture, nel caso chiudere l'autoveicolare al traffico;
- sospendere le operazioni in caso non siano garantite le condizioni di sicurezza.

4.7.50 E' fatto divieto, ai mezzi che dovranno prestare assistenza al seguito dell'aeromobile trainato fino alla prova motori, di movimentarsi sulla rullaggio ALPHA senza il contatto TWR. A tale scopo bisognerà richiedere l'assistenza della Sicurezza Operativa ADR per scortare il mezzo da e per l'area dedicata alla prova motori.

## GIROBUSSOLA

---

4.7.51 L'utilizzo dell'area girobussola dovrà avvenire in assenza di traffico sulla pista di volo.

4.7.52 In caso di richiesta dell'area girobussola, prima di iniziare l'operazione, il responsabile delle operazioni (handler, tecnico, pilota, ecc.) dovrà informare il Controllo Voli dell'esigenza, il quale informerà la TWR della richiesta e valuterà le restrizioni per l'impiego dell'area, ovvero:

- Fasce orarie di utilizzo (orari prove motori) se l'aeromobile ha necessità di essere in moto, altrimenti nessun vincolo fino a 30 minuti più o meno dell'effemeridi;
- Procedura di bassa visibilità in atto.

4.7.53 Dopo aver verificato la disponibilità dell'area il C.V. comunicherà al responsabile delle operazioni l'invio della SAR per iniziare la manovra di traino dalla piazzola fino all'area girobussola.

4.7.54 La Sicurezza Operativa ADR in contatto radio con la TWR effettuerà il traino fino al raccordo AL transitando sul raccordo TC o diversamente istruito da TWR. Rimarrà in attesa di autorizzazione per l'attraversamento pista e posizionerà l'aeromobile sulla segnaletica orizzontale dell'area girobussola. La Sicurezza Operativa ADR verificherà le eventuali messe in moto e:

- farà posizionare l'aeromobile in modo che non rechi danni a terzi o infrastrutture, nel caso chiudere l'autoveicolare al traffico;
- sosponderà le operazioni, in caso non siano garantite le condizioni di sicurezza.

4.7.55 Al termine della prova, la Sicurezza Operativa ADR effettuerà il traino dal raccordo BF fino in piazzola, in coordinamento con la Torre di Controllo.

## 4.8 QUADRANTE 100

| <b>P.la</b>                     | <b>Capacità</b>   | <b>Followme</b> | <b>Marshalling</b>  | <b>Ingresso/<br/>Uscita</b> | <b>Imbarco/<br/>Sbarco</b> | <b>Start-up<br/>points</b>     | <b>Remarks</b>   |
|---------------------------------|---|-----------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------------------|--|
| 101<br>102<br>103<br>104<br>105 | Stand militare  | /               | /   | /                           | /                          | /                              | Stand militare:<br>disponibile solo<br>su richiesta al<br>31° stormo 48h<br>prima<br>Tel 0679072632<br>Fax<br>0679702204 |
| 106                             | Fino a B737-900<br>MAX/AB321<br>Lungh. fuori tutto<br>45m<br>Apertura alare<br>35,91m | NO              | NO  | Self / Self                 | Bus / Bus                  | No                             | /  |
| 107                             | Fino a B757-200<br>Lungh. fuori tutto<br>47,30m<br>Apertura alare<br>38,10m           | NO              | Solo per<br>AA/MM Cat<br>D (fino a<br>Boeing 757-<br>200) | Self / Self                 | Bus / Bus                  | No                             | /  |
| 108<br>109                      | Stand militare  | /               | /   | /                           | /                          | /                              | Stand militare:<br>disponibile solo<br>su richiesta al<br>31° stormo 48h<br>prima<br>Tel 0679072632<br>Fax<br>0679702204 |
| 111                             | Fino a B737-800<br>Lungh. fuori tutto<br>39,50m<br>Apertura alare<br>34,32m           | NO              | NO  | Self /<br>Push              | Bus / Bus                  | SB1/SB2<br>(Istruzioni<br>TWR) |  |
| 112                             | Fino a B737-800<br>Lungh. fuori tutto   | NO              | NO  | Self /<br>Push              | A piedi /<br>A piedi       | SB1/SB2<br>(Istruzioni)        | (*) vedi<br>procedura  |

|     |   |    |    |                |                             |                                |  |
|-----|---|----|----|----------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
|     | 39,50m<br>Apertura alare<br>34,32m  |    |    |                | (*)                         | TWR)                           |  |
| 113 | Fino a B737-800<br>Lungh. fuori tutto<br>39,50m<br>Apertura alare<br>34,32m | NO | NO | Self /<br>Push | A piedi /<br>A piedi<br>(*) | SB1/SB2<br>(Istruzioni<br>TWR) | (*) vedi<br>procedura  |
| 114 | Fino a B737-800<br>Lungh. fuori tutto<br>39,50m<br>Apertura alare<br>34,32m | NO | NO | Self /<br>Push | Bus / A<br>piedi (**)       | SB1/SB2<br>(Istruzioni<br>TWR) | (**) vedi<br>procedura;<br>Con APU<br>inoperativo fare<br>push back fino<br>allo start-up<br>point TA1 |
| 115 | Fino a B737-800<br>Lungh. fuori tutto<br>39,50m<br>Apertura alare<br>34,32m | NO | NO | Self /<br>Push | Bus / A<br>piedi (**)       | SB1/SB2<br>(Istruzioni<br>TWR) | (**) vedi<br>procedura;<br>Con APU<br>inoperativo fare<br>push back fino<br>allo start-up<br>point TA1 |

#### **(\*) PROCEDURA DI IMBARCO/SBARCO A PIEDI - STAND 112 E 113**

Tali attività di imbarco/sbarco potranno essere svolte a condizione che l'handler di riferimento garantisca sotto la propria responsabilità l'ordinato flusso di passeggeri, la NON commistione tra passeggeri in arrivo e passeggeri in partenza, e la NON commistione tra passeggeri di provenienza o destinazione SHENGGEN con passeggeri di provenienza o destinazione EXTRA SHENGGEN (Rif. "Assegnazione e gestione piazzole AA/MM – sbarco - imbarco a piedi condizioni necessarie).

È consentito l'imbarco alla piazzola:

- 112 dai gate A1 e A2, in assenza di sbarchi dalle piazzole 201 e 202;
- 113 dai gate A1 e A2, in assenza di sbarchi dalle piazzole 112, 201 e 202.

È consentito lo sbarco dalla piazzola:

- 112, in assenza di imbarchi alla piazzola 113.

**(\*\*) PROCEDURA DI SBARCO A PIEDI - STAND 114 E 115**

Tali attività di imbarco/sbarco potranno essere svolte a condizione che l'handler di riferimento garantisca sotto la propria responsabilità l'ordinato flusso di passeggeri, la NON commistione tra passeggeri in arrivo e passeggeri in partenza, e la NON commistione tra passeggeri di provenienza o destinazione SHENGGEN con passeggeri di provenienza o destinazione EXTRA SHENGGEN (Rif. "Assegnazione e gestione piazzole AA/MM – sbarco - imbarco a piedi condizioni necessarie).

## 4.9 QUADRANTE 200

| <b>P.la</b> | <b>Capacità</b>   | <b>Follow me</b> | <b>Marshalling</b> | <b>Ingresso / Uscita</b> | <b>Imbarco/Sbarco</b> | <b>Start-up points</b> | <b>Remarks</b>     |
|-------------|---|------------------|--------------------|--------------------------|-----------------------|------------------------|--------------------|
| 201         | Fino a B737-900<br>MAX/AB321<br>Lungh. fuori tutto 45m<br>Apertura alare 35,91m | NO               | NO                 | Self / Push              | A piedi / A piedi (*) | TA1                    | (*) vedi procedura |
| 202         | Fino a B737-900 MAX<br>Lungh. fuori tutto 42,11<br>Apertura alare 35,92m        | NO               | NO                 | Self / Push              | A piedi / A piedi (*) | TA1                    | (*) vedi procedura |

### (\*) PROCEDURA DI IMBARCO/SBARCO A PIEDI - STAND 201 E 202

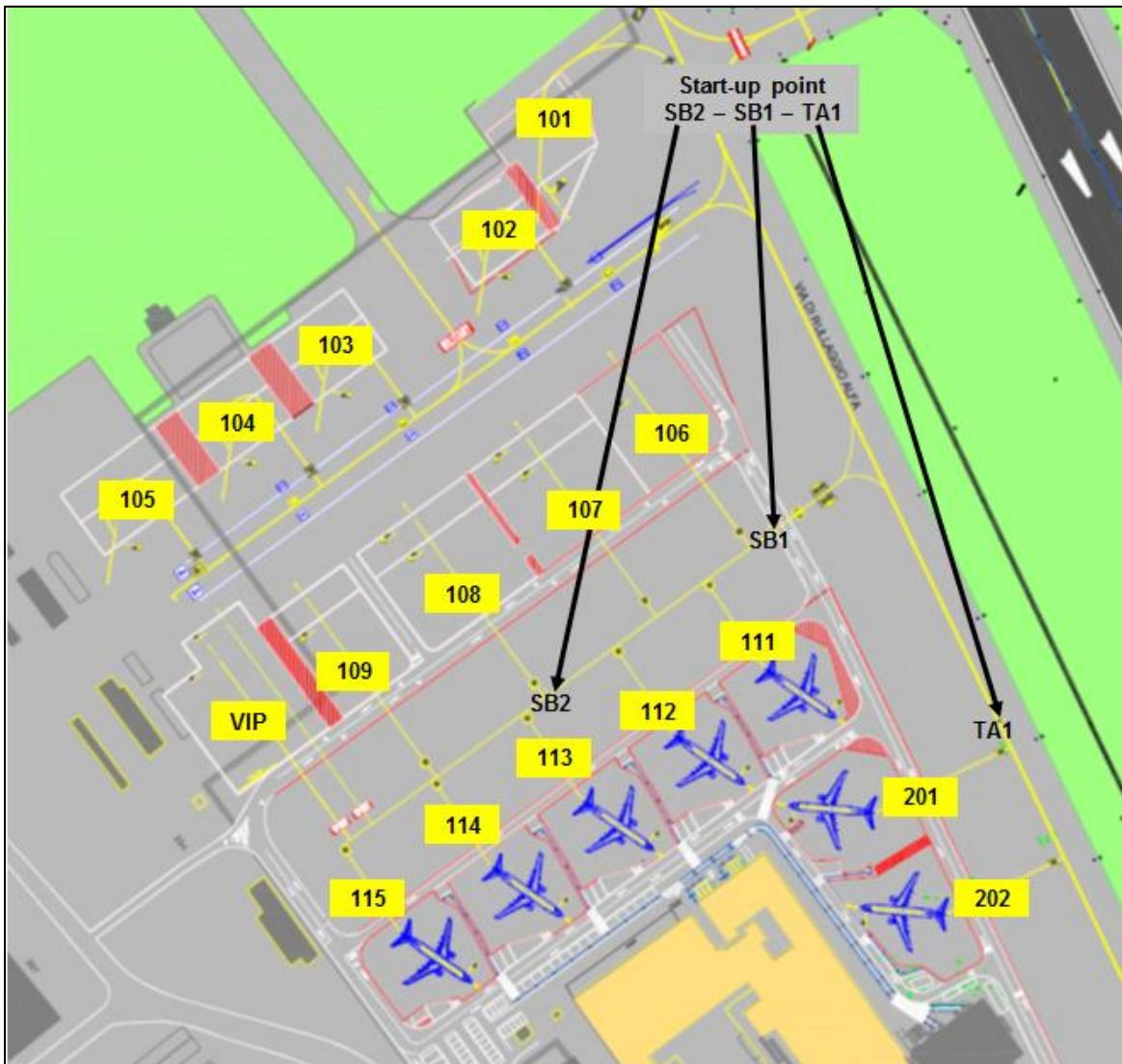
Tali attività di imbarco/sbarco potranno essere svolte a condizione che l'handler di riferimento garantisca sotto la propria responsabilità l'ordinato flusso di passeggeri, la NON commistione tra passeggeri in arrivo e passeggeri in partenza e la NON commistione tra passeggeri di provenienza o destinazione SHENGGEN con passeggeri di provenienza o destinazione EXTRA SHENGGEN (Vedi Cap. 9 “Assegnazione e gestione piazzole AA/MM – sbarco - imbarco a piedi condizioni necessarie).

È consentito l'imbarco alla piazzola:

- 202 dai gate A3 e A4 e alla piazzola 201 dai gate A1 e A2 contemporaneamente separando i passeggeri;
- 202 dai gate A3 e A4 e alla piazzola 112 dai gate A1 e A2 contemporaneamente separando i passeggeri e senza la presenza di sbarchi dalla piazzola 201;
- 202 dai gate A3 e A4 e alla piazzola 113 dai gate A1 e A2 contemporaneamente separando i passeggeri e senza la presenza di sbarchi dalle piazzole 201 e 112.

È consentito lo sbarco dalla piazzola:

- 201, in assenza di imbarchi alla piazzola 112 e 113;
- 202, in assenza di imbarchi alla piazzola 201, 112 e 113.

**PLANIMETRIA QUADRANTE 100 e 200**

## START-UP POINT SB1 IMPEGNATO:

| Stand               | Self in | Self out | Manovra di push out su posizione start-up point SB2 |
|---------------------|---------|----------|---|
| 106                 | NO      | NO       | NO  |
| 107                 | NO      | SI       | NO  |
| 108                 | NO      | SI       | SI  |
| 109                 | NO      | SI       | SI  |
| 111                 | NO      | /        | NO  |
| 112                 | NO      | /        | NO  |
| 113                 | NO      | /        | SI  |
| 114                 | NO      | /        | SI (*)  |
| 115                 | NO      | /        | SI (*)  |
| Area<br>PROTOCOL AM | NO      | SI       | SI  |

(\*) In caso di accensione motori in piazzola per APU non operativo, la manovra di push back verso lo start-up point TA1 non è consentita.

## START-UP POINT SB2 IMPEGNATO:

| Stand                   | Self in | Self out | Manovra di push-out su posizione start-up point SB1 |
|-------------------------|---------|----------|---|
| 106                     | SI      | SI       | SI (*)  |
| 107                     | SI      | SI       | NO  |
| 108                     | NO      | NO       | NO  |
| 109                     | NO      | SI       | NO  |
| 111                     | SI      | /        | SI (*)  |
| 112                     | NO      | /        | NO  |
| 113                     | NO      | /        | NO  |
| 114                     | NO      | /        | NO  |
| 115                     | NO      | /        | NO  |
| Area<br>PROTOCOL<br>AMI | NO      | SI       | NO  |

(\*) Durante la fase di push back per portarsi sullo start-up point SB1, non è consentita la messa in moto motori durante la manovra.

- 4.9.1 Gli aeromobili pronti a rullare dalle posizioni SB1 e SB2 devono cominciare a muoversi sfruttando unicamente la spinta del motore al minimo. In caso di necessità di maggiore potenza (break away) per muoversi dalla posizione SB1, con SB2 impegnato, la TWR richiederà la verifica da parte della Sicurezza Operativa ADR di assenza di personale in corrispondenza dello start-up point SB2 prima di autorizzare la manovra.
- 4.9.2 Dalle piazzole 111 a 113: In caso di accensione motori in piazzola per APU non operativo deve essere effettuato il push back fino allo Start Up point SB1. La TWR richiederà la verifica da parte della Sicurezza Operativa ADR di assenza di personale in corrispondenza dello start-up point SB2, qualora impegnato, durante tutta la manovra (push back e rullaggio dell'aeromobile)
- 4.9.3 Per le piazzole 114 e 115: Al fine di evitare il Jet Blast sul manufatto SE.MO.CA. e la viabilità adiacente, gli aeromobili dovranno iniziare la manovra di messa in moto motori sullo start-up point SB2. La potenza dei motori deve essere comunque sempre mantenuta al minimo (idle). In caso di accensione motori in piazzola per APU non operativo deve essere effettuato il push back “nose WEST” fino allo Start Up point TA1

**START-UP POINT TA1 IMPEGNATO:**

---

| Stand | Self in | Push out |
|-------|---------|----------|
| 201   | NO      | NO       |
| 202   | NO      | NO       |

## 4.10 QUADRANTE 300

| <b>P.la</b> | <b>Capacità</b>   | <b>Follow me</b> | <b>Marshalling</b> | <b>Ingresso/ Uscita</b> | <b>Imbarco/ Sbarco</b>                    | <b>Start-up points</b>      | <b>Remarks Note</b> |
|-------------|---|------------------|--------------------|-------------------------|---|-----------------------------|---------------------|
| 301         | Fino a Falcon 900LX<br>Lungh. fuori tutto 20,30m<br>Apertura alare 21,40m | NO               | NO                 | Self / Push             | Bus - Escluso crew/<br>Bus - Escluso crew | SD1 o SD2 (discrezione ATC) | /                   |
| 302         | Fino a Falcon 900LX<br>Lungh. fuori tutto 20,30m<br>Apertura alare 21,40m | NO               | NO                 | Self / Push             | Bus - Escluso crew/<br>Bus - Escluso crew | SD1 o SD2 (Istruzioni TWR)  | /                   |
| 303         | Fino a Falcon 900LX<br>Lungh. fuori tutto 20,30m<br>Apertura alare 21,40m | NO               | NO                 | Self / Push             | Bus - A piedi/<br>Bus - A piedi           | SD1 o SD2 (Istruzioni TWR)  | /                   |
| 304         | Fino a Gulfstream V<br>Lungh. fuori tutto 29,40m<br>Apertura alare 28,50m | NO               | NO                 | Self / Push             | Bus - A piedi/<br>Bus - A piedi           | SD1 o SD2 (Istruzioni TWR)  | /                   |
| 305         | Fino a Gulfstream V<br>Lungh. fuori tutto 29,40m<br>Apertura alare 28,50m | NO               | NO                 | Self / Push             | Bus - A piedi/<br>Bus - A piedi           | SD1 o SD2 (Istruzioni TWR)  | /                   |

|     |   |    |    |             |                                 |                                 |   |
|-----|---|----|----|-------------|---------------------------------|---------------------------------|---|
| 306 | Fino a Gulfstream V<br>Lungh. fuori tutto 29,40m<br>Apertura alare 28,50m   | NO | NO | Self / Push | Bus - A piedi/<br>Bus - A piedi | SD1 o SD2 (Istruzioni TWR)      | / |
| 307 | Fino a Gulfstream V<br>Lungh. fuori tutto 29,40m<br>Apertura alare 28,50m   | NO | NO | Self / Push | Bus - A piedi/<br>Bus - A piedi | SD1, SD2 o TC1 (Istruzioni TWR) | / |
| 308 | Fino a P180<br>Lungh. fuori tutto 14,40m<br>Apertura alare 14,00m           | NO | NO | Self / Self | Bus / Bus                       | No                              | / |
| 309 | Fino a F900B<br>Lungh. fuori tutto 20,20m<br>Apertura alare 19,30m          | NO | NO | Self / Push | Bus / Bus                       | TC1                             | / |
| 310 | Fino a Gulfstream IV<br>Lungh. fuori tutto 26,90m<br>Apertura alare 23,70m  | NO | NO | Self / Push | Bus / Bus                       | TC1                             | / |
| 311 | Fino a Canadair CL415<br>Lungh. fuori tutto 19,82m<br>Apertura alare 26,83m | NO | NO | Self / Push | Bus / Bus                       | TC1                             | / |

|     |   |    |    |                 |           |     |   |
|-----|---|----|----|-----------------|-----------|-----|---|
| 312 | Fino a Gulfstream V<br>Lungh. fuori tutto 29,40m<br>Apertura alare 28,50m   | NO | NO | Self / Push     | Bus / Bus | TC1 | /   |
| 313 | Fino a P180<br>Lungh. fuori tutto 14,40m<br>Apertura alare 14,00m           | NO | NO | Self / Self (*) | Bus / Bus | No  | Piazzola assegnata a ENAV SpA – Struttura Flight Inspection and Validation<br>(*) Self Out consentito solo se lo stand 314 non è occupato, altrimenti Push-Back |
| 314 | Fino a P180<br>Lungh. fuori tutto 14,40m<br>Apertura alare 14,00m           | NO | NO | Self / Self (*) | Bus / Bus | No  | Piazzola assegnata a ENAV SpA – Struttura Flight Inspection and Validation<br>(*) Self Out consentito solo se lo stand 313 non è occupato, altrimenti Push-Back |
| 315 | Fino a Canadair CL415<br>Lungh. fuori tutto 19,82m<br>Apertura alare 26,83m | NO | NO | Self / Push     | Bus / Bus | TC2 | /   |

|     |   |    |    |             |           |                               |   |
|-----|---|----|----|-------------|-----------|-------------------------------|---|
| 316 | Fino a Gulfstream V<br>Lungh. fuori tutto 29,40m<br>Apertura alare 28,50m | NO | NO | Self / Push | Bus / Bus | TC2                           | / |
| 317 | Fino a Falcon 900LX<br>Lungh. fuori tutto 20,30m<br>Apertura alare 21,40m | NO | NO | Self / Self | Bus / Bus | No                            | / |
| 318 | Fino a Falcon 900LX<br>Lungh. fuori tutto 20,30m<br>Apertura alare 21,40m | NO | NO | Self / Self | Bus / Bus | No                            | / |
| 319 | Fino a Falcon 900LX<br>Lungh. fuori tutto 20,30m<br>Apertura alare 21,40m | NO | NO | Self / Self | Bus / Bus | No                            | / |
| 320 | Fino a Falcon 900LX<br>Lungh. fuori tutto 20,30m<br>Apertura alare 21,40m | NO | NO | Self / Self | Bus / Bus | No                            | / |
| 321 | Fino a F900B<br>Lungh. fuori tutto 20,20m<br>Apertura alare 19,30m        | NO | NO | Self / Push | Bus / Bus | SD1 o SD2<br>(Istruzioni TWR) | / |

|     |  |    |    |                |           |                                  |   |
|-----|--|----|----|----------------|-----------|----------------------------------|---|
| 322 | Fino a F900B<br>Lungh. fuori tutto<br>20,20m<br>Apertura alare<br>19,30m | NO | NO | Self /<br>Push | Bus / Bus | SD1 o SD2<br>(Istruzioni<br>TWR) | / |
| 323 | Fino a F900B<br>Lungh. fuori tutto<br>20,20m<br>Apertura alare<br>19,30m | NO | NO | Self /<br>Push | Bus / Bus | SD1 o SD2<br>(Istruzioni<br>TWR) | / |

(\*) Gli aeromobili in arrivo senza il numero del PPR saranno parcheggiati sugli stands 301, 302, 303, 304, 305, 306 e 307 (se disponibili) solo per le operazioni di imbarco/sbarco passeggeri e rifornimento carburante. Al termine delle operazioni rampa dovranno lasciare l'aeroporto (Rif. AIP AD2 LIRA 1 - 13 item 7 Apron).

### START-UP POINT SD1 IMPEGNATO:

| Stand      | Self in | Self out            | Push-out su start-up SD2 | Push-out su start-up TC1 |
|------------|---------|---------------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>301</b> | NO      | -                   | NO                       | -                        |
| <b>302</b> | NO      | -                   | NO                       | -                        |
| <b>303</b> | NO      | -                   | NO                       | -                        |
| <b>304</b> | SI      | -                   | SI                       | -                        |
| <b>305</b> | SI      | -                   | SI                       | -                        |
| <b>306</b> | SI      | -                   | SI                       | -                        |
| <b>307</b> | SI      | -                   | SI                       | -                        |
| <b>308</b> | SI      | SI                  | -                        | -                        |
| <b>309</b> | SI      | -                   | -                        | SI                       |
| <b>310</b> | SI      | -                   | -                        | SI                       |
| <b>311</b> | SI      | -                   | -                        | SI                       |
| <b>312</b> | SI      | -                   | -                        | SI                       |
| <b>313</b> | SI      | SI* (se 314 libera) | -                        | -                        |
| <b>314</b> | SI      | SI* (se 313 libera) | -                        | -                        |
| <b>315</b> | SI      | -                   | -                        | -                        |
| <b>316</b> | SI      | -                   | -                        | -                        |
| <b>317</b> | SI      | SI                  | -                        | -                        |

|     |    |    |    |   |
|-----|----|----|----|---|
| 318 | SI | SI | -  | - |
| 319 | SI | SI | -  | - |
| 320 | SI | SI | -  | - |
| 321 | SI | -  | SI | - |
| 322 | SI | -  | SI | - |
| 323 | SI | -  | SI | - |

### START-UP POINT SD2 IMPEGNATO:

| Stand | Self in | Self out            | Push-out su start-up SD1 | Push-out su start-up TC1 |
|-------|---------|---------------------|--------------------------|--------------------------|
| 301   | SI      | -                   | SI                       | -                        |
| 302   | SI      | -                   | SI                       | -                        |
| 303   | SI      | -                   | SI                       | -                        |
| 304   | NO      | -                   | NO                       | -                        |
| 305   | NO      | -                   | NO                       | -                        |
| 306   | NO      | -                   | NO                       | -                        |
| 307   | NO      | -                   | NO                       | -                        |
| 308   | NO      | NO                  | -                        | -                        |
| 309   | SI      | -                   | -                        | SI                       |
| 310   | SI      | -                   | -                        | SI                       |
| 311   | SI      | -                   | -                        | SI                       |
| 312   | SI      | -                   | -                        | SI                       |
| 313   | SI      | SI* (se 314 libera) | -                        | -                        |
| 314   | SI      | SI* (se 313 libera) | -                        | -                        |
| 315   | SI      | -                   | -                        | -                        |
| 316   | SI      | -                   | -                        | -                        |
| 317   | SI      | NO                  | -                        | -                        |
| 318   | SI      | NO                  | -                        | -                        |
| 319   | SI      | NO                  | -                        | -                        |
| 320   | SI      | NO                  | -                        | -                        |
| 321   | SI      | -                   | SI                       | -                        |
| 322   | SI      | -                   | SI                       | -                        |
| 323   | SI      | -                   | SI                       | -                        |

## START-UP POINT TC1 IMPEGNATO:

| Stand      | Self in | Self out            | Push-out su start-up SD1 | Push-out su start-up SD2 |
|------------|---------|---------------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>301</b> | SI      | -                   | SI                       | SI                       |
| <b>302</b> | SI      | -                   | SI                       | SI                       |
| <b>303</b> | SI      | -                   | SI                       | SI                       |
| <b>304</b> | SI      | -                   | SI                       | SI                       |
| <b>305</b> | SI      | -                   | SI                       | SI                       |
| <b>306</b> | SI      | -                   | SI                       | SI                       |
| <b>307</b> | SI      | -                   | NO                       | NO                       |
| <b>308</b> | SI      | SI                  | -                        | -                        |
| <b>309</b> | NO      | -                   | -                        | -                        |
| <b>310</b> | NO      | -                   | -                        | -                        |
| <b>311</b> | NO      | -                   | -                        | -                        |
| <b>312</b> | NO      | -                   | -                        | -                        |
| <b>313</b> | SI      | SI* (se 314 libera) | -                        | -                        |
| <b>314</b> | SI      | SI* (se 313 libera) | -                        | -                        |
| <b>315</b> | SI      | -                   | -                        | -                        |
| <b>316</b> | SI      | -                   | -                        | -                        |
| <b>317</b> | NO      | NO                  | SI                       | SI                       |
| <b>318</b> | NO      | NO                  | SI                       | SI                       |
| <b>319</b> | SI      | SI                  | -                        | -                        |
| <b>320</b> | SI      | SI                  | -                        | -                        |
| <b>321</b> | SI      | -                   | SI                       | SI                       |
| <b>322</b> | SI      | -                   | SI                       | SI                       |
| <b>323</b> | SI      | -                   | SI                       | SI                       |

## START-UP POINT SD1 E SD2 IMPEGNATI:

| Stand      | Self in | Self out | Push-out su start-up TC1 |
|------------|---------|----------|--------------------------|
| <b>301</b> | NO      | -        | -                        |
| <b>302</b> | NO      | -        | -                        |
| <b>303</b> | NO      | -        | -                        |

|            |    |                     |    |
|------------|----|---------------------|----|
| <b>304</b> | NO | -                   | -  |
| <b>305</b> | NO | -                   | -  |
| <b>306</b> | NO | -                   | -  |
| <b>307</b> | NO | -                   | -  |
| <b>308</b> | NO | NO                  | -  |
| <b>309</b> | SI | -                   | SI |
| <b>310</b> | SI | -                   | SI |
| <b>311</b> | SI | -                   | SI |
| <b>312</b> | SI | -                   | SI |
| <b>313</b> | SI | SI* (se 314 libera) | -  |
| <b>314</b> | SI | SI* (se 313 libera) | -  |
| <b>315</b> | SI | -                   | -  |
| <b>316</b> | SI | -                   | -  |
| <b>317</b> | SI | NO                  | -  |
| <b>318</b> | SI | NO                  | -  |
| <b>319</b> | NO | NO                  | -  |
| <b>320</b> | NO | NO                  | -  |
| <b>321</b> | NO | -                   | -  |
| <b>322</b> | NO | -                   | -  |
| <b>323</b> | NO | -                   | -  |

### START-UP POINT SD1 E TC1 IMPEGNATI:

| Stand      | Self in | Self out | Push-out su start-up SD2 |
|------------|---------|----------|--------------------------|
| <b>301</b> | NO      | -        | NO                       |
| <b>302</b> | NO      | -        | NO                       |
| <b>303</b> | NO      | -        | NO                       |
| <b>304</b> | NO      | -        | SI                       |
| <b>305</b> | NO      | -        | SI                       |
| <b>306</b> | NO      | -        | SI                       |
| <b>307</b> | NO      | -        | NO                       |
| <b>308</b> | NO      | SI       | -                        |
| <b>309</b> | NO      | -        | -                        |
| <b>310</b> | NO      | -        | -                        |
| <b>311</b> | NO      | -        | -                        |
| <b>312</b> | NO      | -        | -                        |

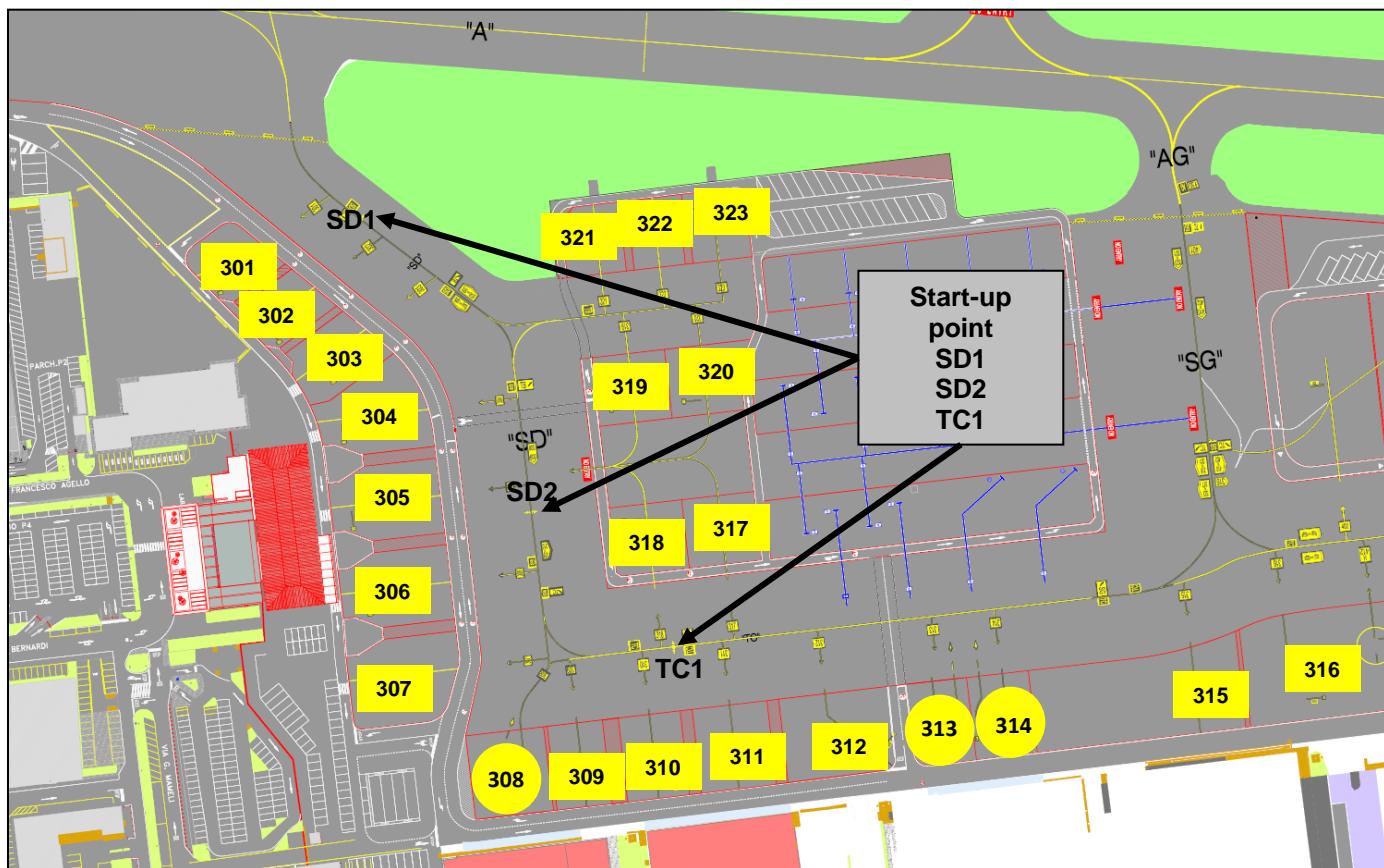
|            |    |                     |    |
|------------|----|---------------------|----|
| <b>313</b> | SI | SI* (se 314 libera) | -  |
| <b>314</b> | SI | SI* (se 313 libera) | -  |
| <b>315</b> | SI | -                   | -  |
| <b>316</b> | SI | -                   | -  |
| <b>317</b> | NO | NO                  | -  |
| <b>318</b> | NO | NO                  | -  |
| <b>319</b> | NO | SI                  | -  |
| <b>320</b> | NO | SI                  | -  |
| <b>321</b> | NO | -                   | SI |
| <b>322</b> | NO | -                   | SI |
| <b>323</b> | NO | -                   | SI |

**START-UP POINT SD2 ETC1 IMPEGNATI:**

| Stand      | Self in | Self out            | Push-out su start-up SD1 |
|------------|---------|---------------------|--------------------------|
| <b>301</b> | SI      | -                   | SI                       |
| <b>302</b> | SI      | -                   | SI                       |
| <b>303</b> | SI      | -                   | SI                       |
| <b>304</b> | NO      | -                   | NO                       |
| <b>305</b> | NO      | -                   | NO                       |
| <b>306</b> | NO      | -                   | NO                       |
| <b>307</b> | NO      | -                   | NO                       |
| <b>308</b> | NO      | NO                  | -                        |
| <b>309</b> | NO      | -                   | -                        |
| <b>310</b> | NO      | -                   | -                        |
| <b>311</b> | NO      | -                   | -                        |
| <b>312</b> | NO      | -                   | -                        |
| <b>313</b> | SI      | SI* (se 314 libera) | -                        |
| <b>314</b> | SI      | SI* (se 313 libera) | -                        |
| <b>315</b> | SI      | -                   | -                        |
| <b>316</b> | SI      | -                   | -                        |
| <b>317</b> | NO      | NO                  | -                        |
| <b>318</b> | NO      | NO                  | -                        |
| <b>319</b> | SI      | NO                  | -                        |

|            |    |    |    |
|------------|----|----|----|
| <b>320</b> | SI | NO | -  |
| <b>321</b> | SI | -  | SI |
| <b>322</b> | SI | -  | SI |
| <b>323</b> | SI | -  | SI |

## PLANIMETRIA QUADRANTE 300



## 4.11 AREE DEDICATE ALL'AVIAZIONE GENERALE – PIAZZALE GOLF

Per aeromobili di Aviazione Generale è stata destinata un'area di parcheggio denominata "Piazzale Golf", delimitata da una segnaletica di colore blu.

Le posizioni di sosta realizzate all'interno del piazzale Golf sono identificate da un codice alfanumerico che va da G1 a G19, e da una linea a "T" che indica l'allineamento della fusoliera dell'aeromobile.

Le posizioni di sosta, essendo a capacità variabile, non hanno una posizione di stop definita in base al tipo di aeromobile, quindi sarà cura degli handler posizionare l'aeromobile con la coda e/o i piani di coda allineati alla linea di demarcazione rossa. La segnaletica orizzontale caratterizzata da una linea a "T", identifica il punto dove collocare il ruotino per la massima categoria di aeromobile consentita in ogni singola posizione, così come descritto nella tabella successiva.

L'utilizzo delle posizioni di sosta all'interno del piazzale Golf prevede delle particolari prescrizioni elencate di seguito:

- Divieto di messa in moto;
- È consentito lo spostamento da e per le piazzole standard solo con l'utilizzo del trattore;
- Divieto di svolgere operazioni di rampa (sbarco/imbarco, carico/scarico, rifornimento carburante, pulizie di bordo, scarico toilette, lavaggio aeromobile, ecc.);
- Divieto di accensione dell'APU, ad esclusione del tempo necessario per le operazioni di traino;
- È consentito l'utilizzo del GPU, previa verifica degli ingombri da parte della Sicurezza Operativa ADR;
- La manutenzione dell'aeromobile è possibile previa richiesta di autorizzazione al C.V., che provvederà ad inviare la Sicurezza Operativa ADR per verificare che sia garantita la sicurezza degli aeromobili eventualmente posizionati nelle aree adiacenti.

Qualora la manutenzione richieda superfici più ampie il vettore dovrà avanzare richiesta al C.V. con congruo anticipo; il C.V. provvederà a concedere l'autorizzazione per il tempo strettamente necessario, identificando un'area adeguata alla richiesta con l'intervento della Sicurezza Operativa ADR, che verificherà le idonee distanze di sicurezza;

- In caso di vento forte (strong wind) e/o in occasione di soste prolungate nel tempo, si rende obbligatorio assicurare gli aeromobili ai punti di ancoraggio, ove presenti, secondo quanto previsto dal Manuale dell'operatore e posizionare tacchi aggiuntivi su tutti i carrelli.

In caso di partenza/arrivo "ferry", qualora non fossero necessarie operazioni di rampa, per le posizioni da G1 a G4 è consentito il traino direttamente ai punti di messa in moto sul raccordo SG o sulla Apron Taxilane TC, e viceversa.

Per le operazioni da G5 a G19 è consentito il traino sul raccordo SG, e viceversa.

In questi casi, il pilota/handler dovrà coordinare con il Controllo Voli la seguente procedura:

- Voli in partenza:
  - Il volo non ha passeggeri da imbarcare;
  - L'aeromobile posizionato nel piazzale GOLF non necessita delle operazioni di rampa;
  - L'aeromobile è pronto per essere trainato.

**Il Controllo Voli:**

- Comunicherà a TWR la partenza del volo ferry;
- Invierà la Sicurezza Operativa ADR per la supervisione del traino fino al punto di messa in moto. La Sicurezza Operativa ADR, non appena terminato il traino presso il punto di messa in moto, comunicherà al pilota di mettersi in contatto con TWR per il successivo ingresso in pista.
- Voli in arrivo:
  - Il volo non ha passeggeri da sbarcare;
  - L'aeromobile in arrivo non necessita di nessuna assistenza (scarico/carico, rifornimento, pulizie di bordo, scarico toilette, lavaggio aeromobile rifornimento carburante, ecc.).

**Il Controllo Voli:**

- Contatterà l'handler di riferimento per coordinare la presenza del trattore;
- Comunicherà a TWR la richiesta del pilota/handler del volo ferry;
- Invierà la Sicurezza Operativa ADR per effettuare il follow me dal punto di attesa fino alla posizione nel piazzale Golf.

---

**PERCORSI STANDARD PER TRAINO AEROMOBILI DI AVIAZIONE GENERALE**

---

Al fine di regolamentare le attività di traino per AA/MM di Aviazione Generale, si riportano di seguito le modalità ed i percorsi standard per i traini dalle piazzole “Drop off” presso il piazzale Golf e viceversa, salvo diverse istruzioni impartite da TWR per esigenze legate al traffico aereo.

***Da piazzole “Drop off” (quadrante 300) a piazzale “Golf”***

Lo spostamento dalle piazzole 301-302-303-304-305-306-307 verso le posizioni da G05 a G19, avviene mediante la spinta dell'aeromobile sulla Taxilane SD e il traino lungo le Taxilane SD, TC e SG verso l'ingresso del piazzale Golf più prossimo alla posizione di sosta assegnata.

Lo spostamento dalle piazzole 301-302-303-304-305-306-307 verso le posizioni da G01 a G04, avviene mediante la spinta dell'aeromobile sulla Taxilane SD e il traino lungo le Taxilane SD e TC verso la posizione di sosta assegnata.

***Da piazzole "Drop off" (quadrante 400) a piazzale "Golf"***

Lo spostamento dalle piazzole 400 verso le posizioni da G05 a G19, avviene mediante la spinta dell'aeromobile sulla Taxilane TC e il traino lungo le Taxilane TC e SG verso l'ingresso del piazzale Golf più prossimo alla posizione di sosta assegnata.

Lo spostamento dalle piazzole 400 verso le posizioni da G01 a G04, avviene mediante la spinta dell'aeromobile sulla Taxilane TC e il traino lungo la stessa Taxilane verso la posizione di sosta assegnata.

***Da piazzale "Golf" a piazzole "Drop off" (quadrante 300)***

Lo spostamento dalle posizioni di sosta da G05 a G19 alle piazzole 301-302-303-304-305-306-307, avviene mediante il traino dell'aeromobile dall'uscita del piazzale Golf più prossima alla piazzola drop off assegnata, percorrendo la Taxilane SG, TC e SD.

Lo spostamento dalle posizioni di sosta da G01 a G04 alle piazzole 301-302-303-304-305-306-307, avviene mediante la spinta dell'aeromobile sulla Taxilane TC e il traino lungo le Taxilane TC e SD verso la piazzola drop off assegnata.

***Da piazzale "Golf" a piazzole "Drop off" (quadrante 400)***

Il traino dalle posizioni di sosta da G05 a G19 alle piazzole 400, avviene mediante il traino dell'aeromobile dall'uscita del piazzale Golf più prossima alla piazzola assegnata percorrendo le Taxilane SG e TC.

Il traino dalle posizioni di sosta da G01 a G04 alle piazzole 400, avviene mediante la spinta dell'aeromobile sulla Taxilane TC e il traino lungo la stessa Taxilane verso la piazzola drop off assegnata.

## PLANIMETRIA PIAZZALE GOLF



## POSIZIONI PIAZZALE GOLF

| <b>Posiz.</b> | <b>Capacità</b>      | <b>Follow me</b> | <b>Marshalling</b> | <b>Ingresso / Uscita</b> | <b>Imbarco/Sbarco</b> | <b>Allineamento o Segnaletica a T</b> | <b>Remarks Note</b>         |
|---------------|----------------------|------------------|--------------------|--------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------------|
| G1            | Fino a Falcon 20     | NO               | NO                 | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 20                      | Divieto operazioni di rampa |
| G2            | Fino a Falcon 20     | NO               | NO                 | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 20                      | Divieto operazioni di rampa |
| G3            | Fino a Gulfstream IV | NO               | NO                 | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Gulfstream IV                  | Divieto operazioni di rampa |
| G4            | Fino a Gulfstream IV | NO               | NO                 | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Gulfstream IV                  | Divieto operazioni di rampa |
| G5            | Fino a Falcon 20     | NO               | NO                 | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 20                      | Divieto operazioni di rampa |
| G6            | Fino a Falcon 20     | NO               | NO                 | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 20                      | Divieto operazioni di rampa |
| G7            | Fino a Falcon 900B   | NO               | NO                 | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 900B                    | Divieto operazioni di rampa |
| G8            | Fino a Falcon 900B   | NO               | NO                 | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 900B                    | Divieto operazioni di rampa |
| G9            | Fino a Falcon 900B   | NO               | NO                 | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 900B                    | Divieto operazioni di rampa |
| G10           | Fino a Falcon 900B   | NO               | NO                 | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 900B                    | Divieto operazioni di rampa |
| G11           | Fino a Falcon 50     | NO               | NO                 | Traino                   | Solo crew con         | Solo a Falcon                         | Divieto                     |

| <b>Posiz.</b> | <b>Capacità</b>     | <b>Follow me</b> | <b>Marshalli ng</b> | <b>Ingresso / Uscita</b> | <b>Imbarco/Sbarco</b> | <b>Allineamento o Segnaletica a T</b> | <b>Remarks Note</b>         |
|---------------|---------------------|------------------|---------------------|--------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------------|
|               |                     |                  |                     |                          | Bus                   | 50                                    | operazioni di rampa         |
| G12           | Fino a Falcon 50    | NO               | NO                  | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 50                      | Divieto operazioni di rampa |
| G13           | Fino a Falcon 50    | NO               | NO                  | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 50                      | Divieto operazioni di rampa |
| G14           | Fino a Falcon 50    | NO               | NO                  | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 50                      | Divieto operazioni di rampa |
| G15           | Fino a Falcon 20    | NO               | NO                  | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 20                      | Divieto operazioni di rampa |
| G16           | Fino a Falcon 900LX | NO               | NO                  | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 900LX                   | Divieto operazioni di rampa |
| G17           | Fino a Falcon 900LX | NO               | NO                  | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 900LX                   | Divieto operazioni di rampa |
| G18           | Fino a Falcon 900LX | NO               | NO                  | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 900LX                   | Divieto operazioni di rampa |
| G19           | Fino a Falcon 900LX | NO               | NO                  | Traino                   | Solo crew con Bus     | Solo a Falcon 900LX                   | Divieto operazioni di rampa |

## 4.12 PIAZZOLE ELICOTTERI

Tale attività è regolamentata secondo l’Allegato 17 del Manuale di Aeroporto (Procedura Operativa Mov14 “Movimentazione elicotteri sull’apron”).

Sull’ APRON:

- la movimentazione degli elicotteri con lunghezze maggiori o uguali a 13,5 metri, sia per la fase di arrivo che partenza, è prevista con l’assistenza della Sicurezza Operativa ADR per le attività di follow me e marshalling;
- la movimentazione degli elicotteri di lunghezza superiore a 20 m è consentita solo al traino e con motori spenti.

Sul raccordo SD e sulla porzione di raccordo TC (dal raccordo SG al raccordo SD) non è consentito il rullaggio da parte di tutti gli elicotteri. Sui suddetti tratti è consentita la movimentazione degli elicotteri solo se trainati con motori spenti.

L’assegnazione della piazzola viene eseguita da ADR, in base alla lunghezza fuori tutto dell’elicottero.

In caso di necessità operative, si potrà posizionare un elicottero (con pattini o ruote) su una delle seguenti piazzole per AA/MM ad ala fissa: 402, 403, 404, 405, 406, 407.

## PLANIMETRIA PIAZZOLE DESTINATE AGLI ELICOTTERI



(\*) piazzole VV.F

## 4.13 QUADRANTE 400

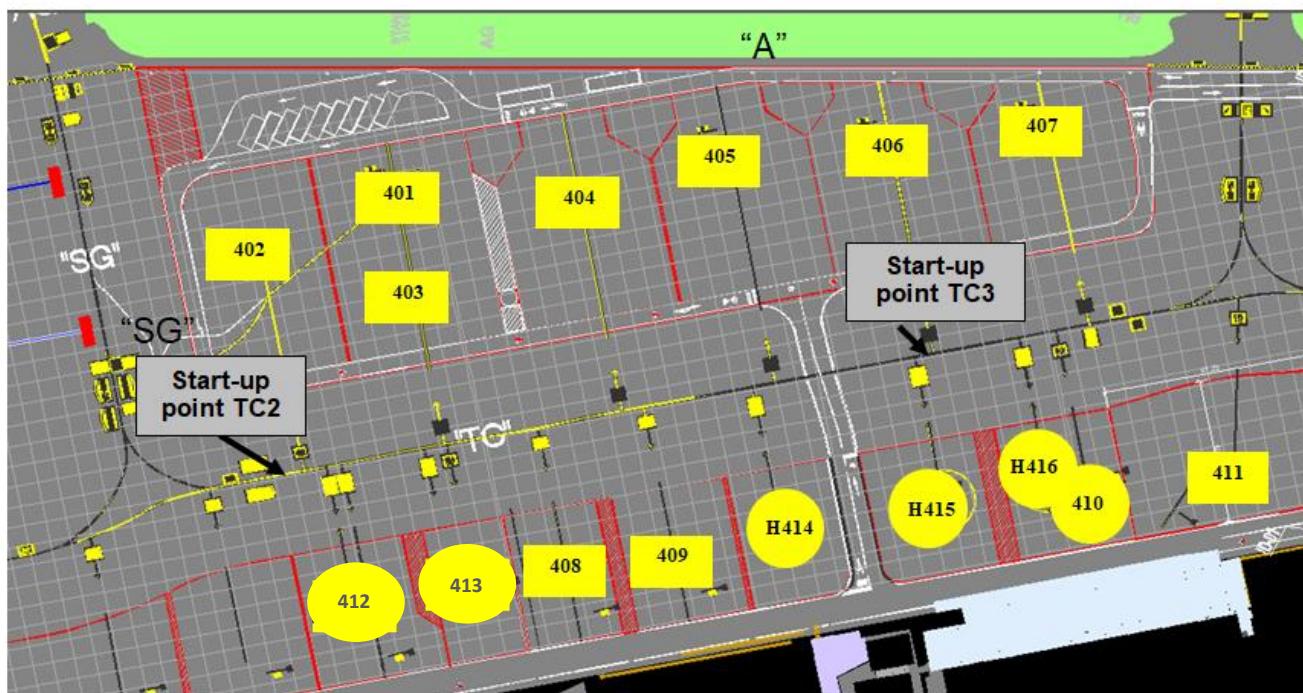
| <b>P.la</b> | <b>Capacità</b>   | <b>Follow-me</b> | <b>Marshalling</b> | <b>Ingresso / Uscita</b> | <b>Imbarco / Sbarco</b> | <b>Start-up points</b>     | <b>Remarks</b>   |
|-------------|---|------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------------|--|
| 401         | Fino a B747-400<br>Lungh. fuori tutto 70,60m<br>Apertura alare 59,60m       | SI               | SI                 | Towing / Push            | Bus / Bus               | No                         | Uscita con push fino alla TWY ALPHA IHP A3 o A4 secondo TWR  |
| 402         | Fino a Gulfstream V<br>Lungh. fuori tutto 29,40m<br>Apertura alare 28,50m   | NO               | NO                 | Self / Push              | Bus / Bus               | TC2 o TC3 (Istruzioni TWR) | Disponibile anche per elicotteri con larghezza fuori tutto compresa tra 13,5m e 18m in self in/self out con servizio di follow me e marshalling, e lunghezza fuori tutto maggiore di 18m in push in/push out con motori spenti e servizio di follow me |
| 403         | Fino a MD90, B737-800<br>Lungh. fuori tutto 46,50m<br>Apertura alare 34,32m | NO               | NO                 | Self / Push              | Bus / Bus               | TC2 o TC3 (Istruzioni TWR) | Disponibile anche per elicotteri con lunghezza fuori tutto compresa tra 13,5m e 20m in self in/self out con servizio di follow me e marshalling  |
| 404         | Fino a B737-800<br>Lungh. fuori tutto 39,50m<br>Apertura alare 34,32m       | NO               | NO                 | Self / Push              | Bus / Bus               | TC2 o TC3 (Istruzioni TWR) | Disponibile anche per elicotteri con lunghezza fuori tutto compresa tra 13,5m e 20m in self in/self out con servizio di follow me e marshalling  |
| 405         | Fino a MD90, B737-800   | NO               | NO                 | Self / Push              | Bus / Bus               | TC2/TC3/TC4 (Istruzioni)   | Disponibile anche per elicotteri con lunghezza   |

| <b>P.la</b> | <b>Capacità</b>  | <b>Follow-me</b> | <b>Marshalling</b> | <b>Ingresso / Uscita</b> | <b>Imbarco / Sbarco</b> | <b>Start-up points</b>       | <b>Remarks</b>  |
|-------------|--|------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------------|---|
|             | Lungh. fuori tutto 46,51m<br>Apertura alare 34,32m                         |                  |                    |                          |                         | TWR)                         | fuori tutto compresa tra 13,5m e 20m in self in/self out con servizio di follow me e marshalling  |
| 406         | Fino a B737-800<br>Lungh. fuori tutto 39,50m<br>Apertura alare 34,32m      | NO               | NO                 | Self / Push              | Bus / Bus               | TC2/TC3/TC4 (Istruzioni TWR) | Disponibile anche per elicotteri con lunghezza fuori tutto compresa tra 13,5m e 20m in self in/self out con servizio di follow me e marshalling |
| 407         | Fino a B737-800<br>Lungh. fuori tutto 39,50m<br>Apertura alare 34,32m      | NO               | NO                 | Self / Push              | Bus / Bus               | TC2/TC3/TC4 (Istruzioni TWR) | Disponibile anche per elicotteri con lunghezza fuori tutto compresa tra 13,5m e 20m in self in/self out con servizio di follow me e marshalling |
| 408         | Fino a Gulfstream IV<br>Lungh. fuori tutto 26,90m<br>Apertura alare 23,70m | NO               | NO                 | Self / Push              | Bus / Bus               | TC2 o TC3 (Istruzioni TWR)   | /   |
| 409         | Fino a Gulfstream V<br>Lungh. fuori tutto 29,40m<br>Apertura alare 28,50m  | NO               | NO                 | Self / Push              | Bus / Bus               | TC2 o TC3 (Istruzioni TWR)   | /   |
| 410         | Fino a P180<br>Lungh. fuori tutto 14,40m<br>Apertura alare                 | NO               | NO                 | Self / Self              | Bus / Bus               | No                           | Alternata con piazzola H416   |

| <b>P.la</b> | <b>Capacità</b>   | <b>Follow-me</b> | <b>Marshalling</b> | <b>Ingresso / Uscita</b> | <b>Imbarco / Sbarco</b> | <b>Start-up points</b>     | <b>Remarks</b>  |
|-------------|---|------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------------|---|
|             | 14,00m  |                  |                    |                          |                         |                            |   |
| 411         | Fino a B737-800<br>Lungh. fuori tutto 39,50m<br>Apertura alare 34,32m | NO               | NO                 | Self / Push              | Bus / Bus               | TC3 o TC4 (Istruzioni TWR) | /   |
| 412         | Fino a P180<br>Lungh. fuori tutto 14,40m<br>Apertura alare 14,00m     | NO               | NO                 | Self / Self              | Bus / Bus               | No                         | Movimentazione in fase alternata con la piazzola adiacente 413  |
| 413         | Fino a P180<br>Lungh. fuori tutto 14,40m<br>Apertura alare 14,00m     | NO               | NO                 | Self / Self              | Bus / Bus               | No                         | Piazzola assegnata a Polizia di Stato<br>Movimentazione in fase alternata con la piazzola adiacente 412 |
| H 414       | Fino a HEL<br>Agusta<br>Bell 109                                      | NO               | NO                 | Self / Self              | Bus / Bus               | No                         | /   |
| H 415       | Fino a HEL<br>Agusta<br>Bell 412                                      | NO               | NO                 | Self / Self              | Bus / Bus               | No                         | Movimentazione in fase alternata con la piazzola adiacente H416 occupata da elicottero                  |
| H 416       | Fino a HEL<br>Agusta<br>Bell 412                                      | NO               | NO                 | Self / Self              | Bus / Bus               | No                         | Movimentazione in fase alternata con la piazzola adiacente H415 occupata da elicottero                  |

Le operazioni di traino degli aeromobili sugli start-up point TC2, TC3 e TC4 dovranno avvenire posizionando i velivoli con la prua rivolta verso NORD. Eventuali variazioni all'utilizzo degli start-up point, legate ad esigenze operative, saranno gestite dalla TWR in coordinamento e con l'assistenza della Sicurezza Operativa ADR ADR.

## PLANIMETRIA QUADRANTE 400



| Stand               | Start Up point   | Note  |
|---------------------|--|---|
| Stand 401           | Uscita con push fino alla TWY ALPHA IHP<br>A3 o A4 a discrezione ATC |   |
| Stand da 402 a 404  | TC2/TC3 a discrezione ATC  |   |
| Stand da 405 a 407  | TC2/TC3/TC4 a discrezione ATC  |   |
| Stand da 408 - 409  | TC2/TC3 a discrezione ATC  |   |
| Stand 410           | Self-maneuvring  | P.la 410 Gestita da Rep.Volo VVF<br>alternata a H416  |
| Stand 411           | TC3/TC4 a discrezione ATC  | 411 gestite da Rep.Volo VVF   |
| Stand da 412 a H416 | * Self-maneuvring  | P.la 413 gestita da 1°Rep Volo Polizia di<br>Stato<br>P.le H415, H416/410<br>gestite da Rep. Volo VVF |

Le operazioni di traino degli aeromobili sugli start-up point TC2, TC3 e TC4 dovranno avvenire posizionando i velivoli con la prua rivolta verso NORD. Eventuali variazioni all'utilizzo degli start-up point, legate ad esigenze operative, saranno gestite dalla TWR in coordinamento e con l'assistenza della Sicurezza Operativa ADR ADR.

## START-UP POINT TC2 IMPEGNATO:

| Stand       | Self in | Self out        | Push-out su start-up TC3 | Push-out su start-up TC4 |
|-------------|---------|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>401</b>  | NO      | -               | -                        | -                        |
| <b>402</b>  | NO      | -               | NO                       | -                        |
| <b>403</b>  | NO      | -               | NO                       | -                        |
| <b>404</b>  | NO      | -               | NO                       | -                        |
| <b>405</b>  | SI      | -               | SI                       | SI                       |
| <b>406</b>  | SI      | -               | SI                       | SI                       |
| <b>407</b>  | SI      | -               | SI                       | SI                       |
| <b>408</b>  | NO      | -               | NO                       | -                        |
| <b>409</b>  | NO      | -               | NO                       | -                        |
| <b>410</b>  | SI      | Self-out via SH | -                        | -                        |
| <b>411</b>  | SI      | NO              | SI                       | SI                       |
| <b>412</b>  | NO      | NO              | -                        | -                        |
| <b>413</b>  | NO      | NO              | -                        | -                        |
| <b>H414</b> | SI      | SI (*)          | -                        | -                        |
| <b>H415</b> | SI      | SI (*)          | -                        | -                        |
| <b>H416</b> | SI      | SI (*)          | -                        | -                        |

(\*) Gli elicotteri in sosta agli stand H414, H415 e H416 possono uscire in self out e raggiungere la TWY ALPHA seguendo il tragitto TC – SH – AH.

## START-UP POINT TC3 IMPEGNATO:

| Stand      | Self in | Self out | Push-out su start-up TC2 | Push-out su start-up TC4 |
|------------|---------|----------|--------------------------|--------------------------|
| <b>401</b> | NO      | -        | -                        | -                        |
| <b>402</b> | SI      | -        | SI                       | -                        |
| <b>403</b> | SI      | -        | SI                       | -                        |
| <b>404</b> | SI      | -        | SI                       | -                        |
| <b>405</b> | NO      | -        | NO                       | NO                       |
| <b>406</b> | NO      | -        | NO                       | NO                       |
| <b>407</b> | NO      | -        | NO                       | NO                       |
| <b>408</b> | SI      | -        | SI                       | -                        |
| <b>409</b> | SI      | -        | SI                       | -                        |
| <b>410</b> | NO      | NO       | -                        | -                        |

|             |    |    |    |    |
|-------------|----|----|----|----|
| <b>411</b>  | SI | NO | NO | NO |
| <b>412</b>  | SI | SI | -  | -  |
| <b>413</b>  | SI | SI | -  | -  |
| <b>H414</b> | NO | NO | -  | -  |
| <b>H415</b> | NO | NO | -  | -  |
| <b>H416</b> | NO | NO | -  | -  |

### START-UP POINT TC4 IMPEGNATO:

| Stand       | Self in | Self out        | Push-out su start-up TC2 | Push-out su start-up TC3 |
|-------------|---------|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>401</b>  | NO      | -               | -                        | -                        |
| <b>402</b>  | SI      | -               | SI                       | -                        |
| <b>403</b>  | SI      | -               | SI                       | -                        |
| <b>404</b>  | SI      | -               | SI                       | -                        |
| <b>405</b>  | SI      | -               | SI                       | SI                       |
| <b>406</b>  | SI      | -               | SI                       | SI                       |
| <b>407</b>  | SI      | -               | SI                       | SI                       |
| <b>408</b>  | SI      | -               | SI                       | -                        |
| <b>409</b>  | SI      | -               | SI                       | -                        |
| <b>410</b>  | SI      | Self-out via SH | -                        | -                        |
| <b>411</b>  | SI      | NO              | NO                       | NO                       |
| <b>412</b>  | SI      | SI              | -                        | -                        |
| <b>413</b>  | SI      | SI              | -                        | -                        |
| <b>H414</b> | SI      | SI              | -                        | -                        |
| <b>H415</b> | SI      | SI              | -                        | -                        |
| <b>H416</b> | SI      | SI              | -                        | -                        |

### START-UP POINT TC2 E TC3 IMPEGNATI:

| Stand      | Self in | Self out | Push-out su start-up TC4 |
|------------|---------|----------|--------------------------|
| <b>401</b> | NO      | -        | -                        |
| <b>402</b> | NO      | -        | NO                       |
| <b>403</b> | NO      | -        | NO                       |
| <b>404</b> | NO      | -        | NO                       |
| <b>405</b> | NO      | -        | NO                       |
| <b>406</b> | NO      | -        | NO                       |

|             |    |    |    |
|-------------|----|----|----|
| <b>407</b>  | NO | -  | NO |
| <b>408</b>  | NO | -  | NO |
| <b>409</b>  | NO | -  | NO |
| <b>410</b>  | NO | NO | -  |
| <b>411</b>  | NO | NO | NO |
| <b>412</b>  | NO | NO | -  |
| <b>413</b>  | NO | NO | -  |
| <b>H414</b> | NO | NO | -  |
| <b>H415</b> | NO | NO | -  |
| <b>H416</b> | NO | NO | -  |

**START-UP POINT TC3 E TC4 IMPEGNATI:**

| <b>Stand</b> | <b>Self in</b> | <b>Self out</b> | <b>Push-out su start-up TC2</b> |
|--------------|----------------|-----------------|---------------------------------|
| <b>401</b>   | NO             | -               | -                               |
| <b>402</b>   | SI             | -               | SI                              |
| <b>403</b>   | SI             | -               | SI                              |
| <b>404</b>   | SI             | -               | SI                              |
| <b>405</b>   | NO             | -               | NO                              |
| <b>406</b>   | NO             | -               | NO                              |
| <b>407</b>   | NO             | -               | NO                              |
| <b>408</b>   | SI             | -               | SI                              |
| <b>409</b>   | SI             | -               | SI                              |
| <b>410</b>   | NO             | NO              | -                               |
| <b>411</b>   | NO             | NO              | NO                              |
| <b>412</b>   | SI             | SI              | -                               |
| <b>413</b>   | SI             | SI              | -                               |
| <b>H414</b>  | NO             | NO              | -                               |
| <b>H415</b>  | NO             | NO              | -                               |
| <b>H416</b>  | NO             | NO              | -                               |

**START-UP POINT TC2 E TC4 IMPEGNATI:**

| Stand       | Self in | Self out        | Push-out su start-up TC3 |
|-------------|---------|-----------------|--------------------------|
| <b>401</b>  | NO      | -               | -                        |
| <b>402</b>  | NO      | -               | NO                       |
| <b>403</b>  | NO      | -               | NO                       |
| <b>404</b>  | NO      | -               | NO                       |
| <b>405</b>  | SI      | -               | SI                       |
| <b>406</b>  | SI      | -               | SI                       |
| <b>407</b>  | SI      | -               | SI                       |
| <b>408</b>  | NO      | -               | NO                       |
| <b>409</b>  | NO      | -               | NO                       |
| <b>410</b>  | SI      | Self-out via SH | -                        |
| <b>411</b>  | SI      | NO              | NO                       |
| <b>412</b>  | NO      | NO              | -                        |
| <b>413</b>  | NO      | NO              | -                        |
| <b>H414</b> | SI      | SI (*)          | -                        |
| <b>H415</b> | SI      | SI (*)          | -                        |
| <b>H416</b> | SI      | SI (*)          | -                        |

(\*) Gli elicotteri in sosta agli stand H414, H415 e H416 possono uscire in self out e raggiungere la TWY ALPHA seguendo il tragitto TC – SH – AH.

## 4.14 QUADRANTE 500

| <b>P.la</b> | <b>Capacità</b>   | <b>Follow me</b> | <b>Marshalling</b> | <b>Ingresso/Uscita</b> | <b>Imbarco/Sbarco</b> | <b>Start-up points</b> | <b>Remarks</b>             |
|-------------|---|------------------|--------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|----------------------------|
| 501         | Up to ACFT<br>Gulfstream 650<br>max overall length<br>30,50m<br>max wing span<br>30,50m | NO               | NO                 | Self in /<br>Push out  | Bus / Bus             | TC4                    | /                          |
| 502         | Fino a Gulfstream<br>450<br>Lungh. fuori tutto<br>27,00m<br>Apertura alare<br>30,50m    | NO               | NO                 | Self in /<br>Push out  | Bus / Bus             | TC4                    | /                          |
| 503         | Up to ACFT Falcon<br>900LX<br>max overall length<br>20,30m<br>max wing span<br>21,40m   | NO               | NO                 | Self in /<br>Push out  | Bus / Bus             | TC4                    | /                          |
| 504         | Up to ACFT Falcon<br>900LX<br>max overall length<br>20,30m<br>max wing span<br>21,40m   | /                | /                  | /                      | /                     | /                      | Stand di<br>competenza CAI |
| 505         | Up to ACFT Falcon<br>900LX<br>max overall length<br>20,30m<br>max wing span<br>21,40m   | /                | /                  | /                      | /                     | /                      |                            |

|     |  |    |    |             |           |     |   |
|-----|--|----|----|-------------|-----------|-----|---|
| 506 | Up to ACFT Falcon 900LX<br>max overall length 20.30m<br>max wing span 21.40m | /  | /  | /           | /         | /   |   |
| 507 | Up to ACFT Falcon 900LX<br>max overall length 20.30m<br>max wing span 21.40m | /  | /  | /           | /         | /   |   |
| 508 | Up to ACFT Falcon 900LX<br>max overall length 20.30m<br>max wing span 21.40m | /  | /  | /           | /         | /   |   |
| 509 | Fino a Gulfstream V<br>Lungh. fuori tutto 29,40m<br>Apertura alare 28,50m    | NO | NO | Self / Push | Bus / Bus | TC4 | / |
| 510 | Fino a Gulfstream V<br>Lungh. fuori tutto 29,40m<br>Apertura alare 28,50m    | NO | NO | Self / Push | Bus / Bus | TC4 | / |
| 511 | Up to ACFT A-319<br>max overall length 34,50m<br>max wing span 34,00m        | NO | NO | Self / Push | Bus / Bus | TC5 | / |

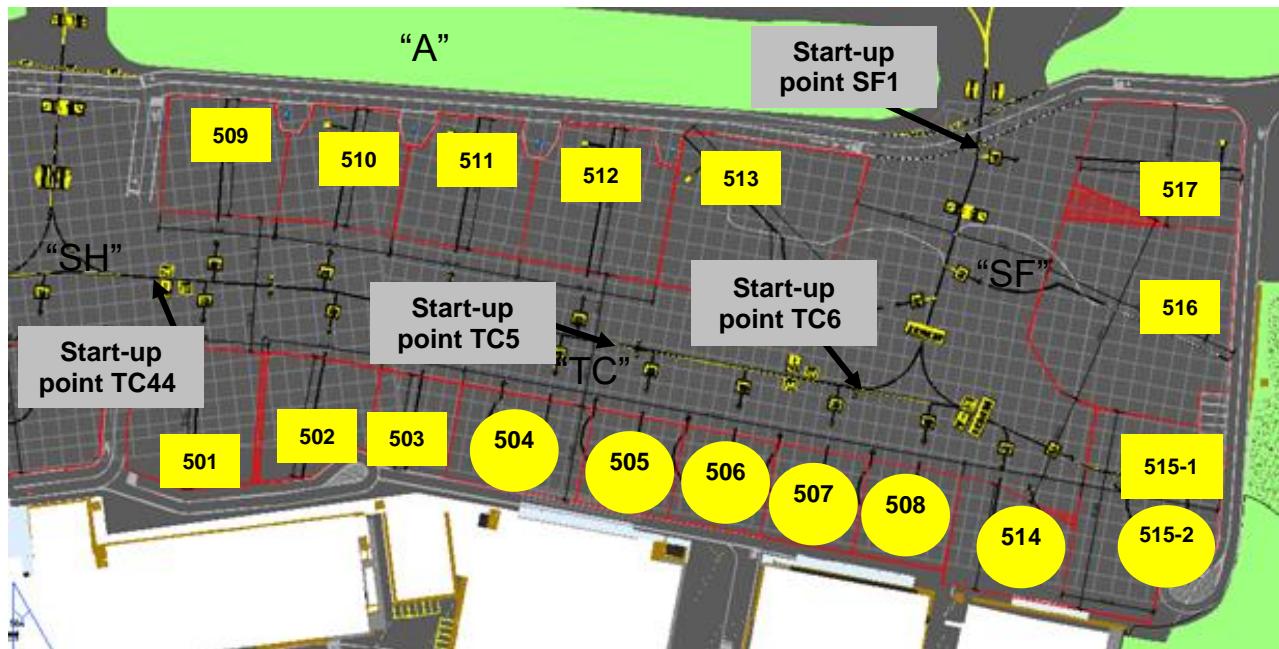
|           |  |    |    |                |           |     |   |
|-----------|--|----|----|----------------|-----------|-----|---|
| 512       | Fino a B737-800<br>Lungh. fuori tutto<br>39,50m<br>Apertura alare<br>34,32m          | NO | NO | Self /<br>Push | Bus / Bus | TC5 | / |
| 513       | Up to ACFT B767-<br>200<br>max overall length<br>47.60m<br>max wing span<br>48.50m   | NO | NO | Self /<br>Push | Bus / Bus | SF1 | / |
| 514       | Up to ACFT Falcon<br>900B<br>max overall length<br>20.20m<br>max wing span<br>19.30m | NO | NO | Self / Self    | Bus / Bus | /   | / |
| 515-<br>1 | Fino a Gulfstream<br>V<br>Lungh. fuori tutto<br>29,40m<br>Apertura alare<br>28,50m   | NO | NO | Self /<br>Push | Bus / Bus | TC6 | / |
| 515-<br>2 | Up to ACFT Falcon<br>900B<br>max overall length<br>20.20m<br>max wing span<br>19.30m | NO | NO | Self / Self    | Bus / Bus | /   | / |
| 516       | Up to ACFT B767-<br>300<br>max overall length<br>49.95m<br>max wing span<br>47.30m   | NO | NO | Self /<br>Push | Bus / Bus | SF1 | / |

|     |   |    |    |                |           |     |   |
|-----|---|----|----|----------------|-----------|-----|---|
| 517 | Up to Global 7000<br>max overall length<br>34m<br>max wing span<br>31.79m | NO | NO | Self /<br>Push | Bus / Bus | SF1 | / |
|-----|---|----|----|----------------|-----------|-----|---|

Gli start-up point TC5 e SF1 non possono essere utilizzati contemporaneamente.

## PLANIMETRIA QUADRANTE 500

### PLANIMETRIA APRON 500



| Stand                                       | Start Up point   |
|---|------------------|
| New stand 411 - 501 - 502 - 503 - 509 - 510 | TC4              |
| New stand 511 - 512                         | TC5              |
| New stand 515/1                             | TC6              |
| New stand da 504 a 508 - 514 - 515/2        | Self-manoeuvring |
| New Stand 513 - 516 - 517                   | SF1              |

Gli start-up point TC5 e SF1 non possono essere utilizzati contemporaneamente.

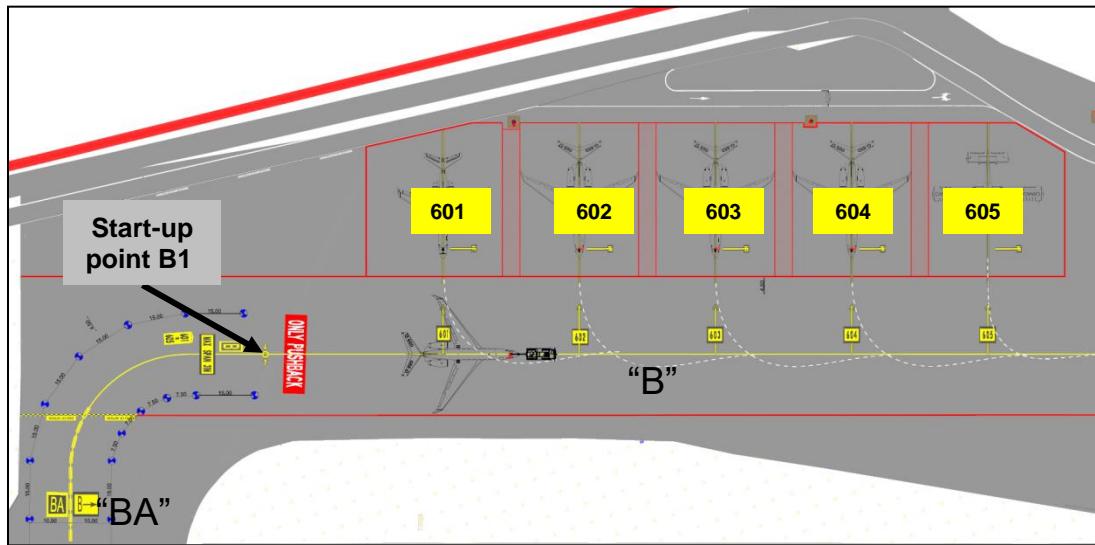
| Stands | TC4 in uso (prua N) |          |     |     |     | TC5 in uso (prua N) |          |     |     |     | TC6 in uso (prua S) |          |     |     |     | SF1 in uso (prua E) |          |     |     |     |
|--------|---------------------|----------|-----|-----|-----|---------------------|----------|-----|-----|-----|---------------------|----------|-----|-----|-----|---------------------|----------|-----|-----|-----|
|        | Self in             | Self out | TC5 | TC6 | SF1 | Self in             | Self out | TC4 | TC6 | SF1 | Self in             | Self out | TC4 | TC5 | SF1 | Self in             | Self out | TC4 | TC5 | TC6 |
| 411    | si                  |          |     |     |     | si                  |          |     |     |     | si                  |          | si  |     |     | si                  |          | si  |     |     |
| 501    |                     |          |     |     |     | si                  |          |     |     |     | si                  |          | si  |     |     | si                  |          | si  |     |     |
| 502    |                     |          |     |     |     | si                  |          |     |     |     | si                  |          | si  |     |     | si                  |          | si  |     |     |
| 503    |                     |          |     |     |     | si                  |          |     |     |     | si                  |          | si  |     |     | si                  |          | si  |     |     |
| 504    | si                  | si       |     |     |     |                     |          |     |     |     | si                  | si       |     |     |     | si                  | si       |     |     |     |
| 505    | si                  | si       |     |     |     |                     |          |     |     |     |                     |          |     |     |     | si                  | si       |     |     |     |
| 506    | si                  | si       |     |     |     |                     |          |     |     |     |                     |          |     |     |     | si                  | si       |     |     |     |
| 507    | si                  | si       |     |     |     |                     |          |     |     |     |                     |          |     |     |     |                     |          |     |     |     |
| 508    | si                  | si       |     |     |     | si                  |          |     |     |     |                     |          |     |     |     |                     |          |     |     |     |
| 509    |                     |          |     |     |     | si                  |          |     |     |     | si                  |          | si  |     |     | si                  |          | si  |     |     |
| 510    |                     |          |     |     |     | si                  |          |     |     |     | si                  |          | si  |     |     | si                  |          | si  |     |     |
| 511    |                     |          |     |     |     | si                  |          |     |     |     | si                  |          |     |     |     | si                  |          |     | si  |     |
| 512    | si                  |          |     |     |     |                     |          |     |     |     | si                  |          |     |     |     | si                  |          |     | si  |     |
| 513    | si                  |          |     | si  |     |                     |          |     |     | si  |                     |          |     |     |     |                     |          |     |     |     |
| 514    | si                  | si       |     |     |     |                     | si       |     |     |     |                     |          |     |     |     |                     |          |     |     |     |
| 515/1  | si                  | si       |     |     |     | si                  | si       |     |     |     |                     |          |     |     |     |                     |          |     |     |     |
| 515/2  | si                  |          | si  |     |     | si                  | si       |     |     |     |                     |          |     |     |     |                     |          |     |     |     |
| 516    | si                  |          |     | si  | si  |                     |          |     |     | si  |                     |          |     |     |     |                     |          |     |     |     |
| 517    | si                  |          |     | si  | si  |                     |          |     |     | si  |                     |          |     |     |     |                     |          |     |     |     |

Gli aeromobili pronti a rullare dalla posizione SF1 dovranno cominciare a muoversi sfruttando unicamente la spinta del motore al minimo. In caso sia necessaria maggiore potenza (break away) per muoversi dalla posizione SF1, è richiesto di comunicare preventivamente tale esigenza al C.V. ed ottenere l'autorizzazione rilasciata previo controllo da parte della Sicurezza Operativa ADR di assenza di personale, mezzi/attrezzi e materiali "leggeri" in corrispondenza degli stand 513 e 514.

## 4.15 QUADRANTE 600

| <b>P.la</b> | <b>Capacità</b>   | <b>Follow me</b> | <b>Marshalling</b> | <b>Ingresso/Uscita</b> | <b>Imbarco/Sbarco</b> | <b>Start-up points</b> | <b>Remarks</b>  |
|-------------|---|------------------|--------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|---|
| 601         | Fino a Gulfstream 450<br>Lungh. fuori tutto 27,00m<br>Apertura alare 30,50m | NO               | NO                 | Push / Push            | Bus / Bus             | B1                     | Ingresso al traino dallo stop point<br>B1<br>Barra di stop specifica per CL-415 |
| 602         | Fino a Gulfstream 650<br>Lungh. fuori tutto 30,50m<br>Apertura alare 30,50m | NO               | NO                 | Push / Push            | Bus / Bus             | B1                     | Ingresso al traino dallo stop point<br>B1<br>Barra di stop specifica per CL-415 |
| 603         | Fino a Gulfstream 650<br>Lungh. fuori tutto 30,50m<br>Apertura alare 30,50m | NO               | NO                 | Push / Push            | Bus / Bus             | B1                     | Ingresso al traino dallo stop point<br>B1<br>Barra di stop specifica per CL-415 |
| 604         | Fino a Gulfstream 650<br>Lungh. fuori tutto 30,50m<br>Apertura alare 30,50m | NO               | NO                 | Push / Push            | Bus / Bus             | B1                     | Ingresso al traino dallo stop point<br>B1<br>Barra di stop specifica per CL-415 |
| 605         | Fino a Gulfstream 650<br>Lungh. fuori tutto 30,50m<br>Apertura alare 30,50m | NO               | NO                 | Push / Push            | Bus / Bus             | B1                     | Ingresso al traino dallo stop point<br>B1<br>Barra di stop specifica per CL-415 |

## PLANIMETRIA QUADRANTE 600



| Stand              | Stop point /<br>Start Up point |
|--------------------|--------------------------------|
| Stand da 601 a 605 | B1                             |

## START-UP POINT B1 IMPEGNATO:

| Stand | Push-in | Push-out su<br>start-up B1 |
|-------|---------|----------------------------|
| 601   | NO      | NO                         |
| 602   | NO      | NO                         |
| 603   | NO      | NO                         |
| 604   | NO      | NO                         |
| 605   | NO      | NO                         |

L' Apron 600 è il piazzale posizionato nell'area nord-est dell'aeroporto ed è delimitato da segnaletica dedicata. Il piazzale è destinato alla sosta di aeromobili di Aviazione Generale e di Canadair ed è utilizzato prevalentemente in caso di sosta prolungata (posizionamento degli aeromobili con coda verso est). La manovra di ingresso e uscita dell'aeromobile dalla piazzola di sosta dovrà avvenire al traino e sotto la supervisione della Sicurezza Operativa ADR ADR.

Nel caso di decentramento di un aeromobile da e verso l’Apron 600 mediante movimentazione al traino, le operazioni dovranno essere subordinate alla supervisione della Sicurezza Operativa ADR che esplicherà il servizio di Follow-me attivato tramite le modalità disciplinate nel par. 0.

Le modalità di coordinamento tra ENAV, CV ed Handler circa le operazioni di traino dovranno avvenire come disciplinato nel par. 0.

Non sono consentite operazioni da/verso ed all’interno del piazzale 600 a partire da valori di RVR uguali o inferiori a 1200m e/o in condizioni di visibilità 2 (rif. Allegato 7.6).

Inoltre, le operazioni sul piazzale sono disciplinate secondo quanto segue:

**Procedura di utilizzo in orario diurno**

Gli aeromobili in arrivo autonomamente all’Apron 600, una volta liberata l’area di manovra tramite raccordo BA, dovranno arrestarsi sullo stop point B1 in attesa dell’arrivo del trattore, per il successivo traino in piazzola.

Gli aeromobili in partenza potranno rullare autonomamente dallo start-up point B1 (Apron 600).

**Procedura di utilizzo in orario notturno**

Gli aeromobili in arrivo non potranno rullare autonomamente verso Apron 600, pertanto:

- con pista 15 in uso, gli aeromobili in arrivo saranno istruiti dalla TWR per raggiungere l’IHP A1; la TWR richiederà l’intervento della Sicurezza Operativa ADR ADR per effettuare il servizio di Follow-me dall’IHP A1 fino allo stop point B1 impegnando la rullaggio A, AA, BA e B. Raggiunto lo stop point B1, il pilota rimarrà in attesa dell’arrivo dell’Handler, per il successivo traino in piazzola.
- con pista 33 in uso, gli aeromobili in arrivo saranno assegnati dal C.V. ad una piazzola posizionata in altro Apron.

Gli aeromobili in partenza non potranno rullare autonomamente dall’Apron 600, pertanto la TWR richiederà il servizio di Follow-me ADR dallo start-up point B1 fino alla testata di pista 15.

## **4.16 POSIZIONI DI SOSTA – CONTINGENCY PLAN**

In caso di necessità operative critiche, al fine di contenere un numero elevato di aeromobili a terra, sono state previste alcune posizioni di sosta o di attesa eccezionali per aeromobili fino a categoria C, penalizzando alcune aree operative dell’aeroporto.

Di seguito sono elencate le posizioni di sosta e le relative limitazioni operative:

- N° 1 posizione sulla Taxilane SH:
  - *Limitazione:* chiusura della Taxilane SH e della veicolare che attraversa tale area;
- N° 1 posizione sulla posizione prova motori:
  - *Limitazione:* solo per attesa libero piazzola senza effettuare alcuna operazione di rampa. (Tale ubicazione solo in caso di posizione SF libera)

Per le categorie di aeromobili A e B, e C fino a Gulfstream V potranno essere identificate alcune piazzole di Cat. C idonee ad ospitare anche più di un aeromobile contemporaneamente, con movimentazione al traino, rispettando la regolamentazione delle attività di traino previste per il piazzale Golf (Vedi Cap. 11 “Aree dedicate all’aviazione generale – piazzale Golf”).

Per l’utilizzo di tutte le posizioni elencate in precedenza, è necessaria la presenza della Sicurezza Operativa ADR sia per la movimentazione degli aeromobili che dei mezzi di assistenza.

## **4.17 AREE FRONTE HANGAR**

Il Gestore ha sottoscritto degli specifici accordi di assegnazione delle aree antistanti gli hangar 132, 104, 147, 127, 108, 110, 153,154 con gli assegnatari di tali infrastrutture. La gestione delle movimentazioni fronte hangar ricade nella responsabilità dei singoli operatori, secondo quanto previsto dai relativi accordi e come di seguito specificato:

Raparto Volo Vigili del Fuoco – 308, H415, H416/410, 411

ENAV – FIV – Stand 313, 314

Reparto Volo Polizia di stato – Stand 413

CAI – Stand 504, 505, 506, 507, 508

Babcock MCS Italia – Stand 311,312,315,316