

## **PROCEDURA DI APRON MANAGEMENT SERVICE**

### **1. PREMESSA**

Per quanto concerne l'AMS (Apron Management Service), dal 13 febbraio 2008 SOGEAP e ENAV UAAV Parma applicheranno le procedure operative di seguito riportate, comprensive di quanto alle NOTE 1, 2 e 3. del paragrafo 3.

Tutte le disposizioni enunciate ai paragrafi 2. e 3. della presente procedura si applicano ai soli piazzali serie 100, e 300. Le disposizioni dell'AMS relative all'area alla quale si accede tramite la TWY D, (cosiddetto lato Ovest) enunciate nel paragrafo 5. e che si applicano ai velivoli che si muovono in tale zona non implicano alcuna responsabilità né da parte di ENAV, essendo l'area in questione al di fuori dell'area di manovra ai sensi di quanto disposto nel successivo paragrafo 4, né del Gestore aeroportuale, essendo quest'ultimo impossibilitato a monitorare direttamente tale area.

Pertanto Parma Torre da/per tale zona, consentirà la movimentazione di un solo aeromobile per volta, previa istruzione al pilota di portarsi al punto attesa sotto la propria discrezionalità, e ne sarà responsabile solo internamente ai limiti dell'area di manovra (HOLDING POINT), così come definita al paragrafo 4.

### **2. AEROMOBILI IN ARRIVO**

Parma Torre fornirà all'Ufficio Operativo SOGEAP (preferibilmente su linea telefonica interna 512, o in alternativa sulla frequenza Ground) lo stimato di atterraggio. L'Ufficio Operativo SOGEAP comunicherà l'area di parcheggio e il relativo stand.

Parma Torre, ad atterraggio avvenuto, comunicherà al pilota la piazzola assegnata e in funzione di questa consentirà l'uscita dell'aeromobile dalla pista sulla TWY conveniente.

La gestione dell'aeromobile da parte della Torre terminerà con l'uscita dall'area di manovra (così come definita al paragrafo 4) e l'Ufficio Operativo SOGEAP garantirà la successiva parte del rullaggio, liberando l'aeromobile da impedimenti eventuali di uomini e mezzi e comunicando successivamente l'avvenuto "BLOCCO" nello stand assegnatogli.

L'aeromobile si considera bloccato nel momento in cui gli sono stati applicati i tacchi. La comunicazione avrà la seguente sintassi: "Torre Parma da Operativo; confermiamo che l'aeromobile (identificativo dell'aeromobile) è bloccato". Come identificativo dell'a/m (marche o codice di volo) si utilizzerà quello usato da Parma Torre.

Anche nel caso di aeromobile che raggiunge lo stand in automanovra, sarà comunque presente un addetto al marshalling che si occuperà di segnalare all'equipaggio il punto di arresto e di mettere i tacchi all'aeromobile.

Qualora si presenti la necessità di fermare un aeromobile che sta raggiungendo la propria piazzola in automanovra, ciò verrà fatto al di fuori dell'area di manovra ( così come definita al paragrafo 4 ). .

Dell'operazione sarà incaricato, a discrezione dell'Ufficio Operativo SOGEAP, un addetto abilitato ad effettuare le operazioni di marshalling.

Qualora si renda necessario l'utilizzo del follow-me, quest'ultimo attenderà l'aeromobile all'imbocco dei relativi piazzali, fuori dall'area di manovra ( così come definita al paragrafo 4 ).

### **3. AEROMOBILI IN PARTENZA**

Alla richiesta di messa in moto da parte degli aeromobili Parma Torre chiederà all'Ufficio Operativo SOGEAP se l'aereo è "READY". L'Ufficio Operativo SOGEAP, non appena accertato che le operazioni sottobordo sono terminate, che lo stand e il piazzale sono liberi da persone, mezzi ed attrezzature, comunicherà a Parma Torre via telefono o per mezzo della frequenza Ground, che l'aeromobile è "READY", ossia pronto a mettere in moto. Solo allora Parma Torre potrà autorizzare alla messa in moto l'aeromobile interessato.

Da quel momento la gestione dell'aeromobile, ai fini dell'AMS, passerà a Parma Torre per il successivo rullaggio.

Allo stato attuale, stante la situazione dei parcheggi, sarà consentita la movimentazione a terra di un solo aeromobile per volta, anche in caso di inattività delle AWO.

NOTA 1: Le comunicazioni radio che dovessero risultare necessarie tra Parma Torre e l'Ufficio Operativo SOGEAP o il follow-me saranno effettuate su frequenza Ground (440.450 MHz).

NOTA 2: Non essendo attualmente disponibile una piazzola dedicata agli elicotteri, questi dovranno utilizzare per l'atterraggio, il decollo ed il rullaggio, la pista di volo e le TWYs, alla stregua di ogni altro aeromobile.

NOTA 3: Nell'eventualità di richieste di atterraggio da parte di aeromobili che non fossero in possesso di PPR ai sensi di quanto riportato in AIP AD 1-7, item 6. 4), il controllore informerà i relativi piloti che non è possibile atterrare a Parma se non per priorità o emergenza.

### **4. INDIVIDUAZIONE DEI LIMITI DELL'AREA DI MANOVRA**

Per quanto concerne l'individuazione dei limiti dell'Area di Manovra sono considerate tali :

- la pista
- l'area delle TWYs A, B, C, compresa fra la pista stessa e il limite posto dal marking orizzontale. Indicante " END OF APRON "
- l'area della TWY D compresa fra la pista e la rispettiva posizione di attesa.

## **5. MOVIMENTAZIONE A TERRA NEL LATO OVEST AL DI FUORI DELL'AREA DI MANOVRA**

I velivoli che circolano sul lato ovest possono effettuare la messa in moto, sotto la propria responsabilità, rispettivamente nel piazzale antistante l'hangar NAAP, per i velivoli provenienti da nord e nel piazzale compreso tra l'officina dell'Aero Club Parma e l'hangar CAE per quelli provenienti da sud.

Anche le prove motore, con motore al minimo, potranno avvenire nelle stesse aree, sempre sotto la responsabilità del pilota e avendo cura di non generare jet blast verso la pista e che non vi siano veicoli o persone all'interno dell'area interessata da jet blast (o in procinto di avvicinarsi ad essa).

Prima della messa in moto i velivoli informano Parma TWR via radio.

Una volta effettuata la messa in moto i velivoli possono avvicinarsi al raccordo D, sempre sotto responsabilità del pilota e con l'obbligo di separarsi a vista dagli altri velivoli e dai veicoli circolanti sulla perimetrale. I velivoli provenienti da sud percorreranno il tratto di perimetrale compreso tra piazzale Aero Club e raccordo D, quelli provenienti da nord percorreranno la bretella compresa tra hangar NAAP e raccordo D (ad essi non è consentito impegnare la perimetrale se non trainati e a motore spento, mentre, viceversa, ai veicoli non è consentito impegnare la bretella). Sia che provengano da sud che da nord, i velivoli si arrestano dieci metri prima del raccordo D e qui chiedono via radio a Parma TWR l'autorizzazione ad impegnare il raccordo.

Fanno eccezione alle presenti disposizioni i velivoli che effettuano la messa in moto all'interno del piazzale CGR, i quali hanno unicamente l'obbligo di chiedere via radio a Parma TWR, prima di lasciare tale piazzale, l'autorizzazione ad impegnare il raccordo D.

Quanto previsto al punto 5. viene automaticamente a cessare con il cessare delle disposizioni che stabiliscono il restringimento della Strip a 220 metri (NOTAM o disposizione riportata in AIP).