



PROGRAMMA PER OTTENERE  
L'AUTORIZZAZIONE DI GUIDA NELL'AREA DI  
MOVIMENTO

AIR SIDE DRIVING CERTIFICATE

Il presente elaborato è stato prodotto da SO.GE.A.P. nell'interesse di una maggiore sicurezza nell'ambito Air Side dell'aeroporto. Copre le nozioni di base per la sicurezza del personale alla guida di veicoli sull'area di movimento. L'intento delle norme e delle procedure è di assicurare la sicurezza ed il movimento ordinato di passeggeri, aeromobili e veicoli.

Versione 4 – Dicembre 2011

**INDICE**

0.	GLOSSARIO TERMINI.....	3
1.	LA CIRCOLAZIONE IN AIR SIDE .....	7
2.	IL SEDIME AEROPORTUALE .....	7
3.	AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI .....	9
4.	LA REGOLAMENTAZIONE IN AIR SIDE.....	9
5.	L'ADC (AIR SIDE DRIVING CERTIFICATE).....	9
6.	REGOLE CHIAVE DI SICUREZZA.....	10
7.	VEICOLI DI SERVIZIO E NON .....	11
8.	DOTAZIONE DEL VEICOLO PER IL TRANSITO IN AIR SIDE.....	12
9.	SERVIZI ED OPERAZIONI IN AIR SIDE .....	113
10.	PARCHEGGIO E SOSTA VEICOLI.....	16
11.	INCIDENTI.....	16
12.	MALFUNZIONAMENTO DEL MEZZO .....	16
13.	MALFUNZIONAMENTI APPARATO RADIO .....	16
14.	AVVICINARSI AGLI AEROMOBILI.....	17
15.	NO SMOKING .....	18
16.	JET-BLAST .....	18
17.	L'AREA SENSIBILE (SENSITIVE AREA) E L'AREA CRITICA (CRITICAL AREA).....	19
18.	LA CIRCOLAZIONE DURANTE LE OPERAZIONI OGNI TEMPO A.W.O. ....	19
19.	CIRCOLAZIONE DURANTE CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE.....	20
20.	SEGNALETICA ORIZZONTALE AIR SIDE.....	20
21.	SEGNALETICA VERTICALE AIR SIDE.....	22
22.	ACCESSO ALL'AREA DI MANOVRA (PISTA E TAXIWAY) .....	27
23.	SEGNALAZIONI NOTTURNE .....	28
24.	USO DELLA RADIO.....	29
25.	NOMINATIVI RADIO .....	32
26.	ESEMPI DI COMUNICAZIONE RADIO IN AREA DI MOVIMENTO .....	32
27.	SEGNALAZIONI LUMINOSE DELLA TORRE .....	33
28.	FOD = FOREIGN OBJECT DAMAGE .....	34
29.	D.P.I. DISPOSITIVI PROTEZIONE INDIVIDUALE .....	35
30.	PROGRAMMA PER GLI ESAMI DI ABILITAZIONE ALLA GUIDA NELL'AIR SIDE .....	36

## 0. GLOSSARIO TERMINI

**Gestore aeroportuale**, il soggetto cui è affidato, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto.

**Direzione Aeroportuale (D.A.)** di Bologna – Rimini, struttura periferica dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, con preminenti compiti di polizia della navigazione aerea, ispettivi, di vigilanza e controllo nell'ambito territoriale di competenza (regionale ed extra regionale), avvalendosi anche della sede di Parma.

**Aerodrome parking and docking chart (APDC)** - Carta aeroportuale prodotta dal Gestore aeroportuale, approvata da ENAC e pubblicata da ENAV che definisce le piazzole di sosta e gli eventuali percorsi utilizzabili

**Aeromobile READY** - Aeromobile con porte chiuse, portelloni di stiva chiusi, scale rimosse, documentazione obbligatoria in possesso dall'Handler, ASA libera da mezzi e persone ad eccezione di quanto necessario per la messa in moto (GPU, Addetto allo Start-Up, ASU) e pronto per dare seguito alla messa in moto.

**Aeromobile BLOCCATO** - Aeromobile che ha fatto il suo ingresso nello stand ed ha i tacchi al carrello anteriore e principale inseriti, motori e luci anti-collisioni spente.

**Aeroporto (Aerodrome)** - Area aperta al pubblico e non, sottoposta a regolamentazione, vigilanza e coordinamento da parte della preposta autorità, destinata all'arrivo e alla partenza e sosta degli aeromobili, compresa ogni pertinenza e infrastruttura volta alla accettazione e movimentazione di passeggeri, posta e merci.

**Aircraft Safety Area (ASA) Area di sicurezza dell'aeromobile** - Area delimitata di divieto di parcheggio dei mezzi di rampa o di servizio.

**Aircraft stand taxilane (Raccordo di accesso alle piazzole)** - Parte del piazzale destinata a via di rullaggio ed avente la funzione di fornire accesso unicamente alle piazzole di sosta aeromobili.

**Air Starter Unit (ASU)** - Sistema ad aria compressa che fornisce la rotazione iniziale ai motori per l'accensione.

**Aiuti Visivi Luminosi (AVL) – Aeronautical Ground Lights (AGL).** Qualsiasi luce specificamente adibita quale aiuto alla navigazione aerea. La definizione include le luci aeroportuali di aiuto per il movimento e il controllo degli aeromobili e di quei veicoli che operano sull'area di movimento. Sono escluse le luci poste sugli aeromobili.

**All Weather Operation (AWO) – Vedi Operazioni ogni tempo**

**Anticollisione (Beacon Lights)** - Sono delle luci rosse rotanti (o stroboscopiche) poste sopra, sotto ed in coda all'aeromobile ed indicano un aeromobile pronto al movimento o comunque prossimo all'accensione dei motori.

**Apron Border Line (ABL)** - Marking di separazione sul piazzale tra traffico aereo e veicolare.

**Apron Management Service (AMS)** - Servizio fornito per regolare le attività e il movimento di aeromobili, veicoli e personale sui piazzali

**Area Critica (Critical Area)** - Un'area di dimensioni stabilite che si estende nell'intorno delle antenne di un impianto di avvicinamento strumentale, all'interno della quale la presenza di veicoli o aeromobili determina un disturbo inaccettabile dei segnali di guida aerea.

**Area di Manovra (Manoeuvring Area)** - La parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al movimento a terra degli aeromobili, con esclusione del piazzale di sosta (APRON) e di qualsiasi parte dell'aeroporto destinata alla manutenzione degli aeromobili. Comprende pertanto la pista di volo, le vie di rullaggio e le relative fasce di sicurezza.

**Area di Movimento (Movement Area)** - La parte di un aeroporto destinata al movimento a terra degli aeromobili comprendente l'area di manovra, i piazzali e qualsiasi parte dell'aeroporto destinata alla manutenzione degli aeromobili.

**Area di Sicurezza di Fine Pista (Runway End Safety Area – RESA)** - Un'area simmetrica rispetto al prolungamento dell'asse pista e adiacente alla fine della striscia di sicurezza, destinata primariamente a ridurre il rischio di danni agli aeromobili che dovessero atterrare troppo corti o uscire di pista in decollo o per un atterraggio troppo lungo.

**Area Lato Volo (Air Side)** - Area di movimento di un aeroporto, compresi aerostazione e fabbricati, il cui accesso è controllato.

**Area Sensibile (Sensitive Area)** - E' l'area che si estende oltre l'Area Critica, dove il parcheggio o il movimento degli aeromobili o veicoli può avere un impatto sul segnale di guida tale da comprometterne l'attendibilità per gli aeromobili che lo stanno utilizzando.

**Banchina (Shoulder)** - Un'area adiacente al bordo di una superficie pavimentata predisposta per costituire una transizione tra la pavimentazione e la superficie adiacente.

**Distanze Dichiarate (Declared Distances)** - L'ENAC definisce per ogni pista di un aeroporto le seguenti "distanze dichiarate": TORA, TODA, ASDA, LDA.

- **TORA (Take-Off Run Available)** – *Corsa disponibile per il decollo* – La lunghezza di pista dichiarata disponibile e idonea per la corsa di terra di un aeromobile che decolla.
- **TODA (Take-Off Distance Available)** – *Distanza disponibile per il decollo* –
- **ASDA (Accelerate-Stop Distance Available)** – *Distanza disponibile di accelerazione e arresto* – La distanza tra il punto sulla superficie fisica della pista da cui un aeromobile può avviare la sua corsa di decollo ed il punto, nella direzione di decollo, oltre il quale ad esso non è più garantito l'arresto, in condizioni di emergenza, senza il rischio di incidente.
- **LDA (Landing Distance Available)** – *Distanza di atterraggio disponibile* – La lunghezza della pista dichiarata disponibile ed utilizzabile per la corsa a terra di un aeromobile in atterraggio.

**E.N.A.C.** - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, istituito con decreto legislativo n. 250 del 25 luglio 1997, competente in materia di regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo in campo aeronautico.

**E.N.A.V. Società Nazionale per l'Assistenza al Volo** - Fornitore dei servizi di navigazione aerea per gli spazi aerei di competenza, che sotto la vigilanza di ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, disciplina e controlla la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali degli aeroporti di competenza.

**ENTI** - Altri Enti operanti in Aeroporto (POLIZIA DI STATO, AERONAUTICA MILITARE, VIGILI DEL FUOCO, DOGANA, GUARDIA DI FINANZA, CARABINIERI, MEDICO DI FRONTIERA, C.R.I., MEDICO VETERINARIO/PIF, CITES).

**Equipment Restriction Area (ERA)** - Area di accesso limitato per i mezzi di rampa.

**Equipment Restriction Line (ERL)** - Marking che circonda l'ERA/ASA

**Equipment Service Area (ESA)** - Area di attesa per il servizio dei mezzi di rampa.

**F.O.D. (Foreign Object Damage)** - Fenomeno talvolta presente negli aeroporti per il quale un aeromobile subisce un danno causato da un oggetto (sassolini, ghiaia, plastica, ecc.) presente sull'area di movimento per un cattivo stato di pulizia o di manutenzione della medesima.

**Follow-me** - Veicolo attrezzato con tabella luminosa e radio, utilizzato per la guida degli aeromobili.

**Ground Power Unit (GPU)** - Sistema di produzione di energia elettrica necessaria all'aeromobile.

**Handler** – Vedi Prestatore di servizi di assistenza a terra

**I.C.A.O. (International Civil Aviation Organization)** - Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale che emana gli standard e le raccomandazioni internazionali in materia aeronautica che costituiscono i riferimenti di adeguamento dei regolamenti nazionali da parte delle singole Autorità di aviazione civile.

**ILS (Instrumental Landing System)** - E' il sistema di radioguida standard ICAO per gli avvicinamenti strumentali di precisione, per i quali viene fornita sia la guida per il mantenimento dell'allineamento con la pista, sia la guida per la discesa che consenta il mantenimento di un piano inclinato ideale terminante sul punto desiderato di atterraggio (TDZ - Touchdown Zone) sulla superficie della pista. All'interno del sedime aeroportuale, l'ILS è costituito da due stazioni di terra:

- 1) **LOCALIZZATORE (LLZ)** posizionato oltre la fine della pista, serve a fornire l'indicazione corrispondente al prolungamento dell'asse pista (Runway Centreline),
- 2) **GUIDA PLANATA (GP)** posizionato a lato pista all'altezza della TDZ, serve a fornire il piano di discesa ideale.

**Jet-Blast** - Vento provocato dallo scarico di un motore di un aeromobile, che può raggiungere, anche per il tipico impiego sul piazzale ai fini del rullaggio, velocità superiori ai 50km/h.

**Land Side** - Aree non incluse nell'Air Side, tipicamente l'interno dell'aerostazione e le aree prospicienti dalla parte non ristretta alla libera circolazione.

**LVO (Low Visibility Operations)** – Operazioni di decollo in bassa visibilità nonché avvicinamenti e atterraggi in CAT II e CAT III.

**LVP (Low Visibility Procedures)** – Specifiche procedure applicate in un aeroporto con lo scopo di assicurare operazioni sicure durante avvicinamenti ed atterraggi in CAT II e CAT III e decolli in bassa visibilità (LVTO).

**LVTO (Low Visibility Take-Off)** – procedure per il decollo in bassa visibilità. Indicano tutte le norme, procedure ed accorgimenti da impiegarsi in caso di operazioni di decollo in bassa visibilità.

**Marshalling** - Metodo standardizzato di assistenza e segnalazioni agli aeromobili in entrata e/o uscita da uno stand.

**No Parking Area (NPA)** - Area di divieto assoluto di sosta.

**Operazioni ogni tempo (All Weather Operations – AWO)** - si intendono operazioni di rullaggio, decollo, avvicinamento ed atterraggio nelle condizioni in cui il riferimento visivo è limitato dalle condizioni meteorologiche

**Ordinanza** - costituisce una fonte di produzione normativa a cui ricorre l'ENAC per disciplinare i vari aspetti dell'attività aeroportuale.

**Perimetrale (strada perimetrale interna)** strada dell'Air Side adiacente la recinzione destinata alla circolazione dei mezzi di servizio.

**Piazzale (Apron)** - Area specifica nell'aeroporto adibita allo stazionamento degli aeromobili per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico delle merci e della posta, le pulizie, il rifornimento carburanti, il parcheggio e l'eventuale manutenzione.

**Piazzola di attesa (Holding bay)** - Superficie dell'area di manovra destinata alla sosta momentanea degli aeromobili per agevolare la loro circolazione.

**Pista (Runway)** - Area rettangolare definita, utilizzata per il decollo e l'atterraggio degli aeromobili.

**POLARIA** - Polizia di Stato – Distaccamento VIII Zona di Polizia di Frontiera.

**Posizione di attesa sulla via di rullaggio (Taxiway Holding Position)** – Una posizione definita nella quale gli aeromobili in rullaggio ed i veicoli devono essere in attesa.

**Powerback** - Manovra attraverso la quale un aeromobile esce in auto-manovra da uno *stand*.

**Prestatore di servizi di assistenza a terra (Handler)** – Qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisce a terzi una o più categorie di servizi assistenza a terra, con certificazione ricevuta dall'ENAC.

**PushBack** Manovra per trainare un aeromobile, carico e pronto alla partenza, dallo stand al punto appropriato (AHP) della Aircraft Stand Taxilane.

**Rampa** - Insieme addetti alle operazioni di assistenza agli aeromobili non riconducibili all'assistenza fornita dall'operativo.

**Regolamento di Scalo** - Raccolta delle regole e procedure, con esclusione dei piani di emergenza, in vigore presso un aeroporto elaborate per il coordinato e regolare utilizzo delle infrastrutture e degli impianti nel rispetto degli obiettivi di sicurezza ed efficacia del servizio.

**Runway Guard Lights (RGL)** - Luci di segnalazione dell'ingresso pista.

**Safety Supervisor** - Funzione del Gestore aeroportuale che assicura il controllo delle attività finalizzate al mantenimento dei requisiti di sicurezza operativa sull'area di movimento.

**Segnaletica** - Simboli, linee, parole figure e numeri posti sulle superfici dell'area di movimento, oppure ogni elemento visivo di distinzione posto su veicoli. Può essere orizzontale o verticale.

**Self-manoeuving** - Manovra di ingresso e di uscita di un aeromobile da uno stand in auto-manovra.

**Stand Assegnato** - Stand che è fisicamente libero ma destinato ad un aeromobile in arrivo.

**Stand Chiuso** - Stand che non può essere assegnato ad un aeromobile per la sosta.

**Stand Libero** - Stand che può essere assegnato ad un aeromobile per la sosta.

**Stand Occupato** - Stand fisicamente impegnato da un aeromobile in sosta.

**Striscia di Sicurezza della Pista (Runway Strip)** – Un'area di dimensioni definite che racchiude la pista e la stopway, se esistente, predisposta allo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili che escano di pista e di proteggere gli aeromobili che la sorvolano in decollo o in atterraggio.

**Torre di Controllo (TWR)** - Ente istituito per fornire il servizio di controllo del traffico aereo al traffico di aeroporto.

**Ufficio Operativo (UO)** - Funzione SOGEAP cui compete l'erogazione delle procedure di coordinamento per l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali, per la parte di competenza del Gestore Aeroportuale.

**Via di Rullaggio (Taxiway)** – Un percorso definito sull'aeroporto per il rullaggio di aeromobili, destinato a fornire un collegamento tra una parte dell'aeroporto e un'altra. Le vie di rullaggio (altrimenti denominate raccordi o bretelle) sono necessarie per il movimento ordinato e in sicurezza degli aeromobili a terra o, quando è necessario, che gli aeromobili seguano un certo percorso senza entrare in aree o superfici protette.

**Veicoli di servizio e non di servizio** – I veicoli o mezzi in genere, anche trainati, in disponibilità ad Enti e Società che esplicano sull'aeroporto, in modo continuativo, attività connesse con l'esercizio del traffico aereo e che possono circolare nelle aree interne aeroportuali anche in deroga alle norme del Codice della Strada.

**VVF Vigili del Fuoco** - sezione distaccata del Comando Provinciale Vigili del Fuoco.

**Zona di arresto (Stopway)** – Un'area rettangolare definita, oltre la fine della TORA, scelta e preparata come area idonea sopra la quale un aeromobile può eseguire parte della sua salita iniziale fino ad una altezza specificata.

## 1. LA CIRCOLAZIONE IN AIR SIDE

Data l'eterogeneità dei mezzi in circolazione, comprese autobotti cariche di carburante ed impiegate in rifornimenti, congiunta alla movimentazione e manovra dei velivoli, l'Air Side è un'area pericolosa al transito. Prestare attenzione ed impiegare la massima prudenza è un dovere imprescindibile al fine di garantire la sicurezza.

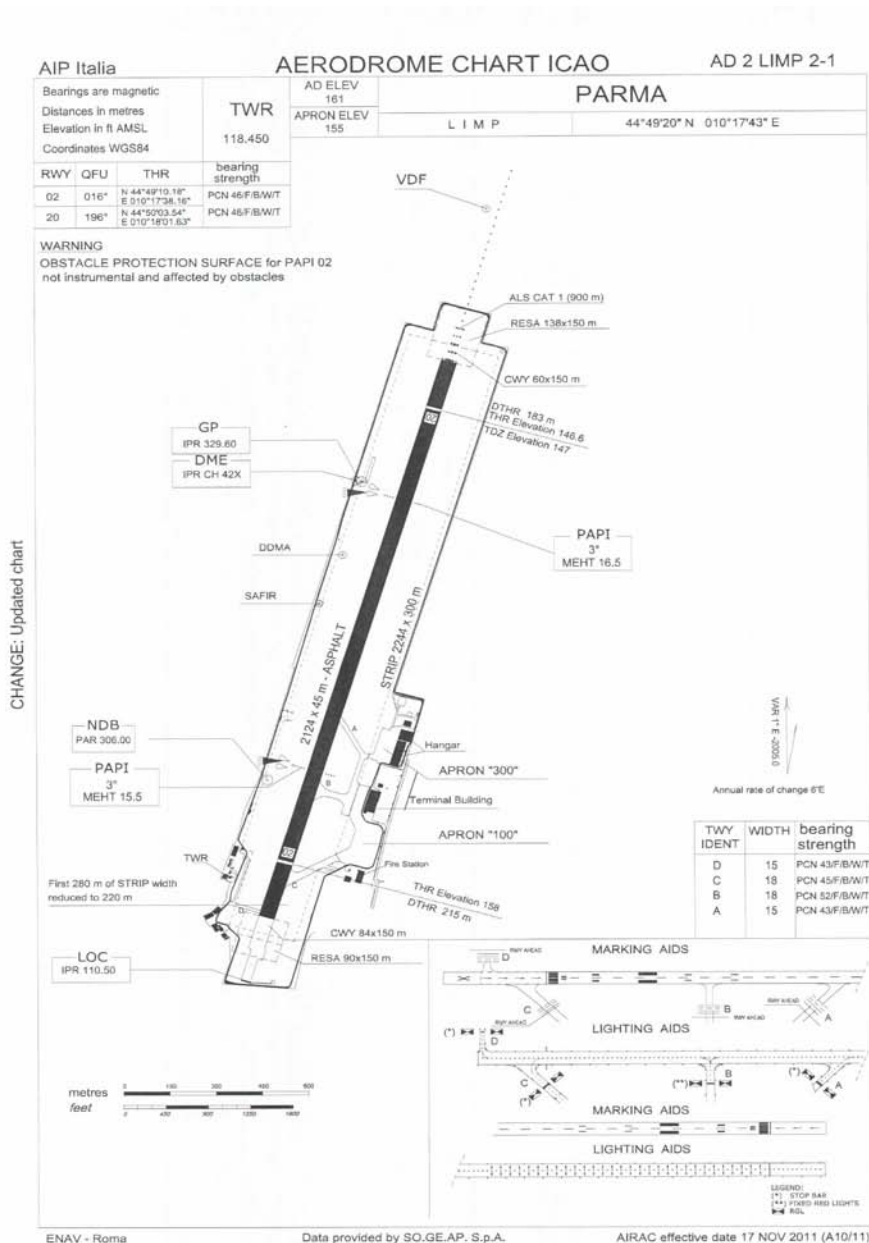
Si rammenta che il rispetto dei vincoli e delle norme suggerite nel presente documento è solamente il minimo attuabile: molto è demandato al buon senso ed al senso di responsabilità che ogni possessore di ADC deve necessariamente possedere, evitando distrazione e fretta quando alla guida.

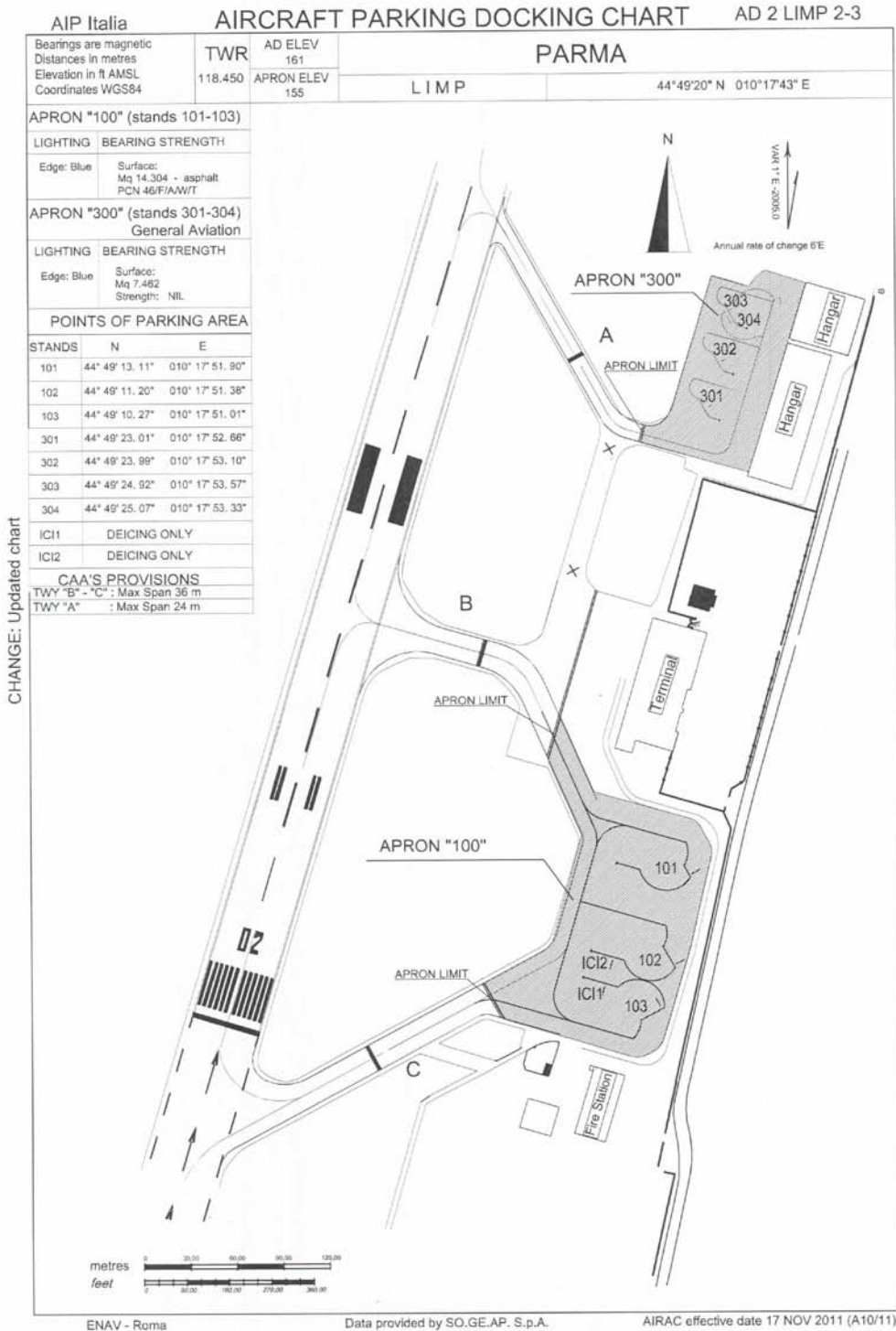
## 2. IL SEDIME AEROPORTUALE

L'aeroporto di Parma è un aeroporto internazionale aperto al traffico civile.

Come si può notare dalla carta rappresentante lo scalo di Parma (tratta da AIP Italia):

- Le zone dove sono situati i parcheggi sono "APRON 100" e "APRON 300"
- Non servono autorizzazioni per percorrere la perimetrale. Solo in condizioni di All Weather Operations occorre l'autorizzazione della TWR per l'attraversamento della perimetrale nel punto in cui interseca il raccordo DELTA
- Per entrare nella RUNWAY STRIP è necessaria l'autorizzazione della TWR.





### 3. AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI

Tutti i veicoli che operano in Air Side devono evidenziare il permesso alla circolazione rilasciato da SO.GE.A.P., come da Ordinanze in vigore.

#### 4. LA REGOLAMENTAZIONE IN AIR SIDE

La circolazione in Air Side è regolamentata dal Codice della Navigazione, dalle Ordinanze emanate da ENAC e dal Regolamento di Scalo. La segnaletica, sia orizzontale che verticale deve essere conforme alla normativa vigente e va rigorosamente rispettata.

Salvo quanto espressamente disposto dall'Ordinanza n. 11/2011, tutti i veicoli circolanti in Air Side sono tenuti al rispetto delle norme del Codice della Strada, alla osservanza della segnaletica orizzontale e verticale nonché a tenere una velocità che non crei problemi di sicurezza e comunque non superiore ai 30 km/h su tutto il sedime. In prossimità degli aeromobili e durante le operazioni di imbarco e sbarco i veicoli non devono superare i 10 km/h.

Sulle aree di movimento il diritto di precedenza è riservato nell'ordine:

- ai mezzi di soccorso durante lo svolgimento delle operazioni;
- agli aeromobili, in rullaggio o trainati;
- agli automezzi che trasportano i passeggeri da/per l'aerostazione;
- ai mezzi di rampa;
- ai veicoli di servizio;
- ai veicoli non di servizio.

#### 5. L'ADC (AIR SIDE DRIVING CERTIFICATE)

La circolazione dei mezzi in Air Side è regolata dalle seguenti disposizioni cui si rinvia:

- Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti;
- Circolare Enac APT-24;
- Codice della Navigazione
- Codice della Strada;
- Ordinanze D.A. 4/2011 e 11/2011

#### **Rilascio "Autorizzazione di guida nell'area di movimento" (Air Side Driving Certificate – ADC)**

Per poter condurre un mezzo in Air Side, il conducente deve essere in possesso, oltre che di regolare patente di guida, conforme alla regolamentazione prevista per il mezzo in uso, di **"Autorizzazione di guida nell'area di movimento"** o Air Side Driving Certificate (ADC), del tipo Apron (A) o Runway (R), a seconda della tipologia di area da impegnare; quando il conducente non risulta in possesso di tale permesso, deve essere scortato da persona in possesso dell'abilitazione (tale personale può trovarsi a fianco del conducente o su altro mezzo al seguito).

La ADC è rilasciata dalla Direzione Aeroportuale, per il tramite del Gestore.

Per il rilascio dell'autorizzazione è necessario:

- il possesso di idonea patente di guida in regolare corso di validità;
- aver partecipato al corso di formazione sulla sicurezza, previsto dalla normativa vigente.
- il possesso di Tesserino di Ingresso in Aeroporto (T.I.A.) che preveda l'accesso in Air Side (banda celeste, verde, gialla, arancione e rossa);
- un periodo di addestramento pratico, a cura e responsabilità della società o ente di appartenenza, nelle aree operative, come comprovato da dichiarazione di quest'ultimo ed il superamento di una prova teorica;

L'autorizzazione viene apposta sulla T.I.A. e permette esclusivamente di esercitare la guida nelle aree operative aeroportuali.

Il titolare di ADC è tenuto a notificare immediatamente al Gestore aeroportuale l'eventuale scadenza o ritiro della patente di guida, la quale resta l'unico documento valido ai fini della individuazione delle capacità tecniche/fisiche/psicologiche e delle categorie di veicoli autorizzati a condurre.

Le due tipologie di abilitazione alla guida in Air Side si distinguono a seconda delle aree cui danno accesso:

A - Apron: abilita alla guida sul piazzale aeromobili, sulla strada di servizio e nelle aree antistanti l'aerostazione;

R - Runway: oltre alle aree previste dalla Apron, abilita alla guida in area di manovra.

L'ADC ha la stessa scadenza del T.I.A. a cui è associata e per il suo rinnovo è necessario un nuovo test.

**6. REGOLE CHIAVE DI SICUREZZA**

Seguono le regole chiave per la sicurezza, il mancato rispetto delle quali porta al ritiro dell'ADC.

<b>PRECEDENZE</b>	<u>Gli aeromobili, anche al traino, hanno sempre la precedenza.</u> Mai tagliare con ogni tipo di mezzo i flussi di passeggeri.	
<b>LIMITI DI VELOCITA' MASSIMI DI SICUREZZA</b>	ENTRO I 15 METRI DALL'AEROMOBILE E DURANTE LE OPERAZIONI DI IMBARCO / SBARCO	 10 km/h
	PIAZZALI	
	ALTRE AREE	
<b>DISTANZE DI SICUREZZA</b>	AEROMOBILE PARCHEGGIATO	2 metri
	AEROMOBILE DURANTE UN RIFORNIMENTO	15 metri
	AEROMOBILE CON LUCI ANTICOLLISIONE ACCESE	VIETATO AVVICINARSI
<b>SORPASSI</b>	Evitare i sorpassi; ove necessario effettuarli con cautela.	
<b>RETROMARCIA</b>	Evitare la retromarcia.; qualora necessaria, soprattutto se alla guida di mezzi a visibilità ridotta e/o sottobordo, farsi guidare da un operatore a terra, al fine di garantire la separazione dagli ostacoli. Taluni mezzi sono dotati di avvisatore acustico durante la retromarcia.	
<b>CIRCOLAZIONE SUL PIAZZALE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• È necessario essere in possesso di ADC Apron;</li> <li>• <u>Impegnare il piazzale solo per recarsi sottobordo</u>; utilizzare le perimetrale per tutti gli altri scopi.</li> <li>• Non è consentito transitare nel piazzale qualora il veicolo non sia conforme a quanto indicato al punto successivo "DOTAZIONE DEL VEICOLO PER IL TRANSITO IN AIR SIDE".</li> </ul>	
<b>AREA DI MANOVRA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• È necessario essere in possesso di ADC Runway;</li> <li>• <u>E' necessario essere stati autorizzati preventivamente dalla TWR all'impegno dell'area interessata;</u></li> <li>• Non è consentito transitare in pista o raccordi qualora il veicolo non sia conforme a quanto indicato al punto " DOTAZIONE DEL VEICOLO PER IL TRANSITO IN AIR SIDE".</li> </ul>	
<b>CONDIZIONI DI GUIDA</b>	Non è consentito mettersi alla guida se sotto l'effetto di alcolici o droghe.	



La marmitta, in particolare quella catalitica, raggiunge temperature molto elevate; il calore emesso da una marmitta potrebbe essere fonte di innesco di vapori di carburante. Di conseguenza, non è consentito transitare o parcheggiare un veicolo in prossimità di zone impiegate nel rifornimento, o sopra sversamenti (anche lievi) di combustibile o olio.

**RICORDA!!!**

**I PRINCIPALI NEMICI DELLA SICUREZZA SONO  
FRETTA - DISTRAZIONE - ABITUDINE**

## 7. VEICOLI DI SERVIZIO E NON

L'accesso in Air Side è rigorosamente vietato a tutti gli automezzi che non siano dotati di contrassegno o di permesso :

**VEICOLI DI SERVIZIO**, operanti in ambito aeroportuale :

- appartenenti alle Forze dell'Ordine ;
- appartenenti ad ENAC e ENAV (e ditte manutenzione annesse) ;
- appartenenti alla SO.GE.A.P. , agli handlers certificati, alle Compagnie di N/A che svolgono servizi di assistenza a terra in autoproduzione, limitatamente ai mezzi strumentali per l'esercizio di tali attività, per le attività di rampa ed utilizzati in maniera stabile e permanente.
- impiegati in operazioni di soccorso o antincendio.

L'accesso di tali veicoli deve comunque essere approvato dalla Direzione Aeroportuale che autorizzerà SO.GE.A.P. al rilascio di un contrassegno di colore rosso o verde, a seconda dell'area sulla quale dovranno operare. Il contrassegno deve essere apposto in maniera visibile sul parabrezza anteriore.

### VEICOLI NON DI SERVIZIO

veicoli che operano occasionalmente, su richiesta e per esigenze degli operatori aeroportuali, nelle aree aeroportuali interne, previa approvazione della Direzione Aeroportuale.

La richiesta dovrà specificare i motivi, il periodo di tempo (massimo 30 giorni) e l'area in cui il veicolo si dovrà recare.

Il permesso, rilasciato da SO.GE.A.P., deve essere esposto sul parabrezza anteriore e riportare la zona di utilizzo.

I veicoli non di servizio appartenenti agli Enti di Stato, non operanti in aeroporto, potranno accedere previo coordinamento con il locale Ufficio di Polizia di Stato che ne curerà l'accompagnamento, in considerazione che gli autisti di dette vetture sono privi di ADC..

Le richieste di accesso, per i veicoli di servizio e non, dovranno essere effettuate utilizzando i moduli allegati all'Ordinanza n. 11/2011.

## 8. DOTAZIONE DEL VEICOLO PER IL TRANSITO IN AIR SIDE

I veicoli di servizio di proprietà e/o in uso ai diversi Enti che operano in aeroporto, dovranno recare ben visibile il logo dell'Ente di appartenenza ed essere dotati dei seguenti dispositivi :

- dispositivo parafiamma se impiegati in attività di rampa in prossimità degli aeromobili (sono esentati i mezzi alimentati diesel ed i mezzi dotati di sistemi catalitici) ;
- bandiera a scacchi bianco/rossa su entrambi i lati della carrozzeria ;
- sirena o lampeggiante ( ove richiesto.

I veicoli di servizio dovranno inoltre essere provvisti dei seguenti segnali notturni :

- a) autobus, autocarri, generatori, autospazzatrici, trattori per traino aeromobili
  - se con massa complessiva uguale o superiore a 3,5 tonnellate: quattro luci fisse ai quattro angoli superiori della carrozzeria ;
  - se con massa inferiore a 3,5 tonnellate: luce fissa in cabina o luce fissa in posizione centrale sporgente dalla parte più alta ;
- b) scale semoventi per passeggeri e da lavoro: una luce fissa sul punto più alto del mancorrente di sinistra ;
- c) autogrù, automezzi con cestello e cabina elevabile: una luce fissa nel punto più alto del braccio e quattro luci fisse ai lati superiori del mezzo ;
- d) autocisterne e rimorchi cisterne: un faretto di pericolo in alto, al centro della cabina di guida e del rimorchio, quattro luci fisse agli angoli superiori della carrozzeria, striscia catarifrangente di altezza di almeno 10 cm per la lunghezza della cisterna o del rimorchio ;
- e) elevatori bagagli o elevatori merci: luce fissa nel punto più alto delle guide ;
- f) loader: luce fissa sopra la cabina o in corrispondenza della consolle di guida;
- g) autocarri elevabili per trasporto disabili e trasporto pasti a bordo: quattro luci fisse ai quattro lati della parte elevabile ;

Le luci ostacolo fisse sono di colore rosso, quelle di pericolo devono emettere sequenze di lampi gialle/arancioni.

I segnali notturni dovranno essere attivi nelle ore notturne e in caso di visibilità ridotta.

Possono essere ammessi a circolare nella sola area di movimento, in via eccezionale e per ben determinati motivi, quegli automezzi e mezzi in genere non provvisti dei segnali precedentemente determinati, ma dietro autorizzazione dell'ENAC.

## **9. SERVIZI ED OPERAZIONI IN AIR SIDE**

### **IL PIAZZALE AEROMOBILI**

Le operazioni di imbarco-sbarco passeggeri, per i piazzali 100 e 300, sono eseguite, salvo situazioni particolari, a piedi.

Sui piazzali vigono delle regolamentazioni ben precise per quanto riguarda la circolazione dei mezzi, i quali devono rispettare precise regole e limiti di velocità riportate nel presente Programma d'addestramento per il rilascio dell'ADC.

### **GUIDA IN PIAZZALE AEROMOBILI E VIE DI SERVIZIO**

- la velocità massima da tenere in piazzale è di 20km/h; sulle vie di servizio è di 30km/h. La velocità deve essere ridotta a 10km/h entro i quindici metri dall'aeromobile e durante le operazioni d'imbarco/sbarco.
- l'aereo in movimento ha sempre la precedenza, anche quando viene trainato.
- la precedenza va data ad eventuali bus interpista con passeggeri
- non tagliare le file dei passeggeri
- i mezzi complessi (trattori, deicer ecc.) devono procedere negli spostamenti a velocità adeguata alla loro mole ed al loro ingombro
- eseguire la manovra di retromarcia solo se indispensabile e con la massima attenzione; in caso di scarsa visibilità la manovra deve essere effettuata con l'ausilio di un secondo operatore.
- l'attenzione alla guida deve essere massima
- divieto di fumo nel veicolo
- tutti i mezzi devono rispettare la segnaletica e percorrere le vie di servizio all'interno della carreggiata
- non lasciare il mezzo in posizione tale da impedire altre operazioni o da ostacolare la circolazione o l'evacuazione di persone e mezzi in caso di emergenza
- i mezzi in sosta devono essere frenati con il freno di stazionamento
- durante le operazioni di traino è vietata la presenza di persone e mezzi non addetti alla manovra
- tutto il personale deve indossare in modo visibile il tesserino aeroportuale.

I mezzi ed il personale dei Vigili del Fuoco, nel percorso Caserma/Aerostazione/Caserma utilizzano autonomamente la perimetrale nel rispetto di tutte le regole.

### **ISTRUZIONE OPERATIVA PER L'ATTRAVERSAMENTO DI VIE DI RULLAGGIO DI PIAZZALE DA PARTE DEI MEZZI AEROPORTUALI**

- GLI AEROMOBILI IN RULLAGGIO HANNO SEMPRE LA PRECEDENZA, ANCHE SE TRAINATI, SU TUTTI I MEZZI E PERSONE, IN QUALSIASI CIRCOSTANZA. SUCCESSIVAMENTE, LA PRECEDENZA SPETTA AI VEICOLI OPERATIVI CON LUCE GIALLA O BLU ROTANTE ATTIVATA.
- UN AEROMOBILE con le LUCI ANTICOLLISIONE ACCESE è sempre da considerare IN MANOVRA, anche quando è fermo alla piazzola. Un aereo è a terra solo quando è fermo al parcheggio con le luci anticollisione spente: fino ad allora è da considerarsi come "IN VOLO".

### **E' OBBLIGATORIO:**

- SEGNALARE IMMEDIATAMENTE LA PRESENZA DI OSTACOLI DI QUALSIASI NATURA SULLA VIA DI RULLAGGIO E PROVVEDERE, O FAR PROVVEDERE, ALLA LORO RIMOZIONE.

### **E' VIETATO**

- ATTRAVERSARE UNA VIA DI RULLAGGIO IN POSIZIONE DIVERSA DA QUELLA COMPRESA ALL'INTERNO DELLA SEGNALETICA.
- INGOMBRARE LA VIA DI RULLAGGIO CON QUALSIASI OGGETTO, ATTREZZATURA O ALTRO.

Fanno eccezione solo i veicoli autorizzati in contatto radio con la torre e dotati di luce rotante gialla o blu (follow-me, mezzi di soccorso, intervento e controllo/manutenzione). Anche tali veicoli hanno comunque l'obbligo di dare la precedenza agli aeromobili.

**CIRCOLAZIONE A PIEDI**

- porre la massima attenzione ai mezzi in circolazione
- non sostare o transitare nell'area di manovra dei mezzi
- è obbligatorio indossare l'apposito D.P.I.
- indossare sempre in modo visibile il tesserino aeroportuale
- divieto di fumo

Si richiama quanto riportato nel Regolamento di Scalo.

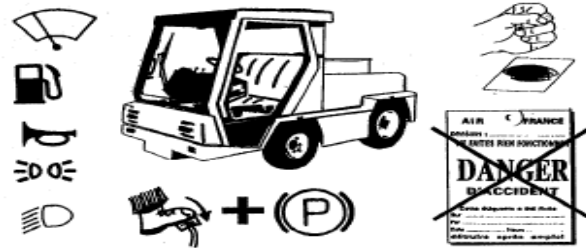
In particolare per tutti i mezzi e le attrezzature utilizzati è stata redatta una "Scheda norme di sicurezza mezzi", con la descrizione delle modalità di utilizzo del mezzo in sicurezza e la prescrizione dei DPI che devono essere obbligatoriamente indossati durante l'utilizzo; inoltre è stata redatta una "Scheda norme generali di sicurezza mezzi e attrezzature" dove vengono esplicitate le regole generali relativamente all'utilizzo dei mezzi e alla circolazione in aeroporto.

**NORME GENERALI SULL'UTILIZZO DEI MEZZI**

La movimentazione di mezzi crea sempre una probabilità di rischio sia per il guidatore che per il personale che opera nelle aree in cui questi circolano.

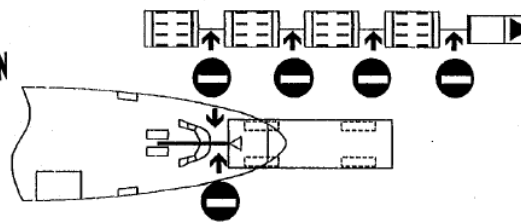
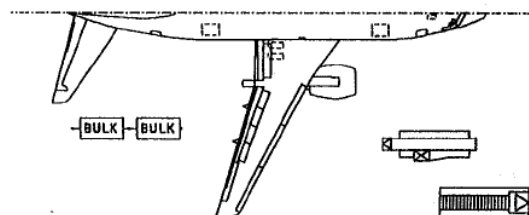
Per tale motivo l'utilizzo di un qualunque mezzo deve essere effettuato con la massima attenzione e rispettando le istruzioni operative e di sicurezza, tra cui le seguenti norme generali:

- L'uso dei mezzi è consentito al solo personale autorizzato.
- E' vietata la presenza, a bordo dei mezzi, di personale esterno all'azienda non autorizzato.
- Prima dell'uso del mezzo/attrezzatura, deve essere accertata l'efficienza dei dispositivi di sicurezza ed effettuati i controlli preliminari previsti dalle istruzioni operative del mezzo/attrezzatura.
- E' vietato avvicinarsi all'aereo quando ha le luci anticollisione accese o comunque quando i motori sono accesi o le eliche in movimento.
- E' vietato passare sotto le ali di qualunque aeromobile con mezzi o attrezzature.
- E' obbligatorio segnalare immediatamente ogni inefficienza o anomalia dei dispositivi di sicurezza, malfunzionamenti dell'attrezzatura, danni o incidenti anche di lieve entità.
- E' vietato utilizzare un mezzo che non consenta di operare in sicurezza.
- Quando si compiono manovre di retromarcia, in condizioni di scarsa visibilità, è obbligatoria l'assistenza di un operatore a terra.
- E' vietato superare la portata massima stabilita per ogni mezzo.
- Non guidare in condizioni fisiche precarie;
- Non fare manovre brusche (frenate, curve, ecc.);
- Applicare tutte le regole di prudenza consigliate dalle circostanze, dalle condizioni meteo e dall'ambiente nel quale si opera;
- Rispettare la segnaletica ed i limiti di velocità adeguando comunque la velocità alle condizioni atmosferiche ed ambientali;
- Usare solo i mezzi per i quali si è abilitati;
- Trasportare passeggeri solamente sui mezzi idonei e provvisti di sedili per i passeggeri;
- Quando si abbandona il posto guida, accertarsi che il mezzo sia sicuramente frenato.
- Prima di rimuovere un mezzo da sottobordo e dalla posizione di ricarica delle batterie è obbligatorio accertarsi che tutti i collegamenti (elettrici, meccanici, idraulici, pneumatici, ecc.) siano staccati.
- E' vietato manomettere i dispositivi di sicurezza.
- E' obbligatorio lasciare libere le vie di accesso alle uscite di emergenza e i luoghi dove sono posizionati gli estintori, idranti, quadri termici, cassette di pronto soccorso e centrali termiche.
- Devono essere rispettate le istruzioni d'uso e manutenzione fornite dal costruttore.
- Le operazioni di manutenzione devono essere eseguite dal solo personale autorizzato.
- E' obbligatorio segnalare immediatamente ogni infortunio, anche di lieve entità.
- I preposti sono tenuti a norma di legge alla sorveglianza sull'applicazione delle norme di sicurezza e alla segnalazione delle violazioni.

**WARNING AUTOMEZZI !!!****CHECK OUT !!**

In particolare, per la circolazione in piazzale, dove la presenza di aeromobili sia fermi che in movimento aumenta le probabilità di rischio, rispettare le seguenti regole:

- Attenersi sempre alla segnaletica verticale ed orizzontale del piazzale ed in particolare quella indicante zone pericolose o a rischio;
- Non lasciare mai il mezzo in posizione tale da impedire altre operazioni e da ostacolare la circolazione o l'evacuazione di persone e mezzi in caso d'emergenza;
- Non ostacolare mai le cisterne di carburante;
- In caso di sosta posizionare il mezzo in modo da evitare, quando possibile, la manovra di retromarcia.
- Muovendosi intorno all'aeromobile utilizzare il senso di marcia orario (aereo a destra del conducente del mezzo).
- Durante le operazioni di traino è vietata la presenza di persone e mezzi non addetti alla manovra;
- Non "tagliare" le file di passeggeri.
- Non telefonare o leggere durante la guida .

**NO STEP OVER TOWED EQUIPMENT****POSIZIONAMENTO DEI MEZZI DI RAMPA****Parcheggiare i mezzi paralleli all'a/m !!****AVVICINAMENTO DEI MEZZI ALL'AEROMOBILE.**

Si rammenta che, per ragioni di sicurezza, è assolutamente vietato avvicinarsi con il trattore all'aereo (fusoliera, ali, motore, scale) ad una distanza inferiore ai 2 metri.

Eventuali carrelli al traino devono essere staccati ad almeno 2 metri di distanza dall'aeromobile ed avvicinati a mano.

In generale tutti gli addetti devono vigilare e in caso di violazione delle norme di sicurezza, devono intervenire al fine di evitare danni alle persone o ai mezzi.

## 10. PARCHEGGIO E SOSTA VEICOLI

Particolare attenzione deve essere posta a non parcheggiare veicoli laddove possano creare ostacolo ad aeromobili, altri veicoli, pedoni, accessi a strutture ed edifici.

Se i veicoli devono essere lasciati incustoditi in queste aree, anche per breve tempo, vanno osservate le seguenti regole: porte chiuse (ma non a chiave), chiavi inserite nel quadro di accensione e freno parcheggio inserito.

Non parcheggiare in modo che il veicolo costituisca ostacolo ad eventuali operazioni di soccorso dei mezzi antincendio, che per loro natura necessitano di un rapido accesso (ad esempio, sottobordo o nei pressi di una via di scorrimento), nel piazzale antistante la caserma dei VVF, davanti ai cancelli posti lungo la recinzione e vicino alle bocchette.

Non parcheggiare su eventuali sversamenti di olio e/o carburante sulla superficie, anche se di modeste quantità.

SEGUIRE ANCHE LE ISTRUZIONI DEL REGOLAMENTO DI SCALO CON RIFERIMENTO ALL'APRON MANAGEMENT SERVICE (AMS).

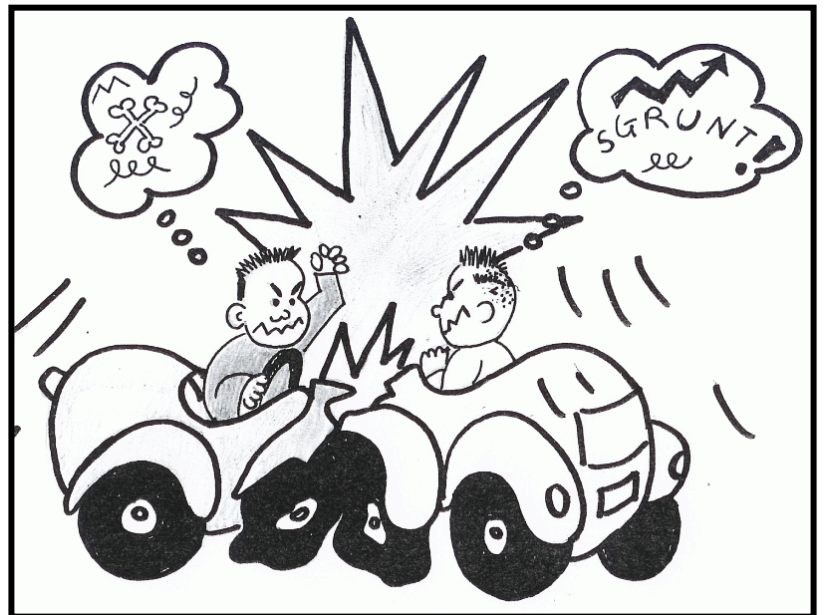
## 11. INCIDENTI

In caso di incidente o collisione, anche lieve e/o apparentemente insignificante, tra veicoli e/o aeromobili e mezzi è obbligatorio notificare immediatamente l'accaduto al proprio responsabile, il quale provvederà all'eventuale approntamento del soccorso, ai rilievi del caso e compilare l'apposita denuncia di sinistro.

## 12. MALFUNZIONAMENTO DEL MEZZO

Qualunque avaria al mezzo va segnalata prontamente al fine di attivare il processo di riparazione. In caso di malfunzionamento che impedisca il movimento segnalare l'accaduto al proprio responsabile ed attivarsi per una rimozione in sicurezza; qualora esso avvenga in area di manovra - particolarmente se in

pista di volo - avvisare tempestivamente la Torre di Controllo ed attivarsi prontamente per la rimozione (cercando di stimare il tempo necessario alla rimozione e comunicandolo alla Torre di Controllo).



## 13. MALFUNZIONAMENTI APPARATO RADIO

Qualora il malfunzionamento avvenga in area di manovra - particolarmente se in pista di volo - liberare prontamente l'area utilizzando il raccordo libero più vicino, e tornare attraverso la perimetrale; raggiunta la distanza di sicurezza provvedere immediatamente a raggiungere il mezzo di comunicazione più vicino per informare la Torre di Controllo dell'accaduto. Porre attenzione che se l'apparato radio è una radio ricetrasmittente portatile, il campo di copertura potrebbe risultare insufficiente a coprire la distanza tra la propria posizione e la Torre di Controllo.

#### 14. AVVICINARSI AGLI AEROMOBILI

Avvicinarsi con i veicoli a motore all'aeromobile è consentito, ma solo con la massima cautela e comunque solo se l'aeromobile si trova nelle seguenti condizioni:

- fermo;
- luci anticollisione spente;
- con motori spenti.

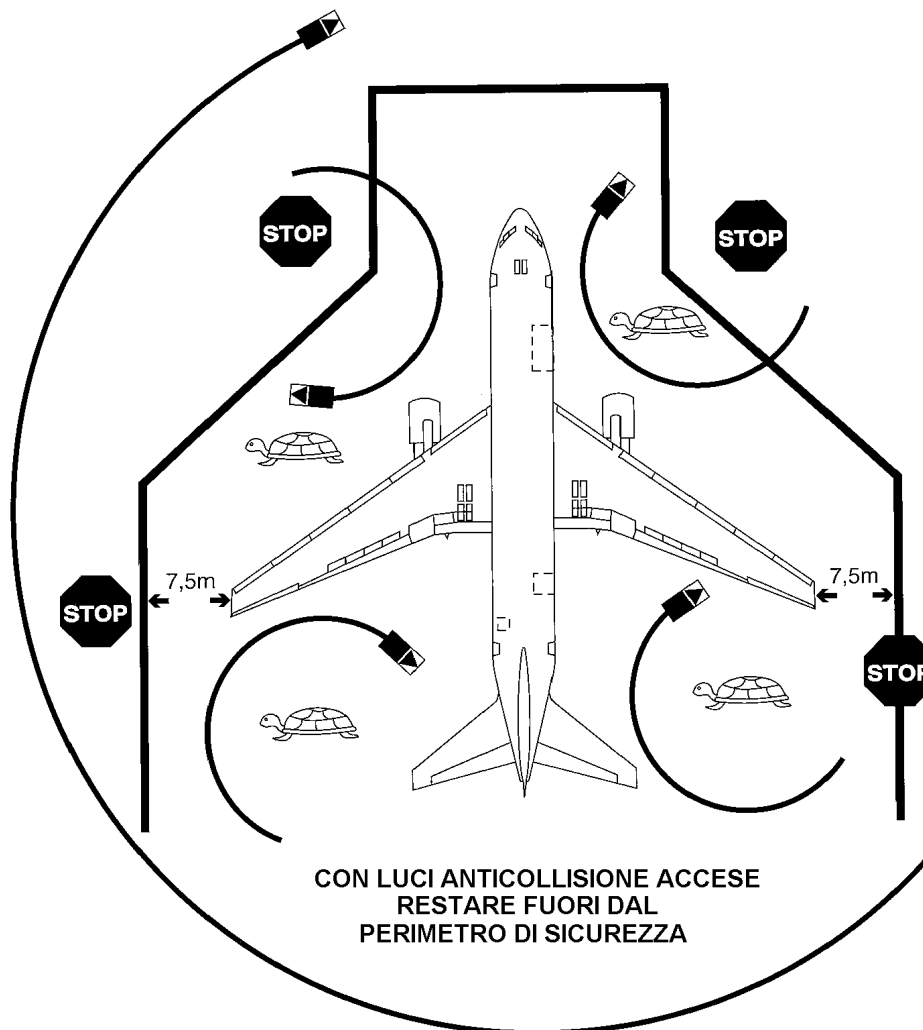
Durante la sosta sottobordo, spegnere il motore ed attivare il freno di stazionamento, lasciando le porte chiuse ma non bloccate e le chiavi inserite nel quadro di accensione. Mai parcheggiare di fronte al muso dell'aeromobile.

Una volta sottobordo, evitare di toccare i motori, le parti meccaniche, i pneumatici ed i freni (questi ultimi, in particolare, potrebbero raggiungere temperature altissime a causa del surriscaldamento dall'uso).

Non transitare nè sostare con veicoli e carrelli sotto le ali dei velivoli.

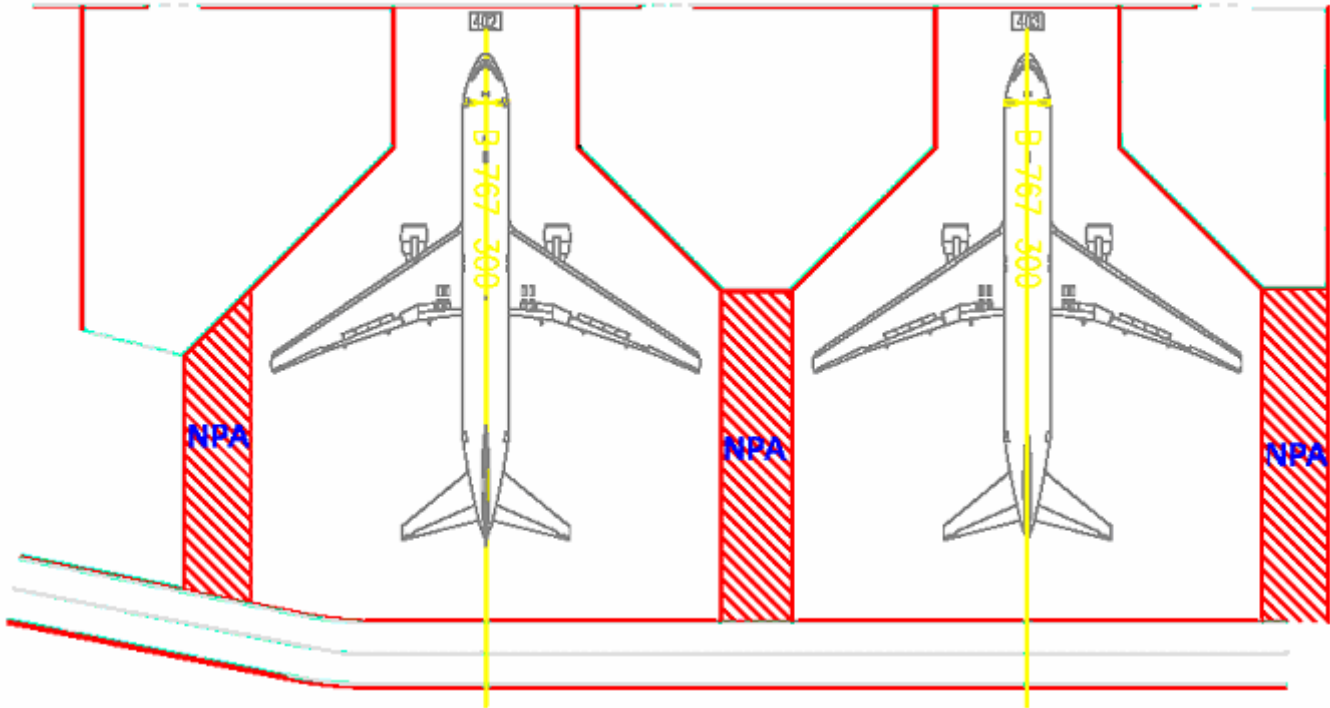
Ricorda comunque:

- generalmente, nei manuali operativi delle compagnie aeree è riportato che i fari di rullaggio degli aerei debbono essere accesi di notte, durante il rullaggio, il decollo e l'atterraggio, tranne quando, a causa delle condizioni meteorologiche, il loro uso possa provocare una riduzione di visibilità. L'uso dei fari, inoltre, dovrà essere compatibile con la necessità di non abbagliare altri aeromobili e mezzi in movimento. Questo comporta la possibilità che i piloti decidano di rullare anche senza l'ausilio delle suddette luci.
- Nelle cartine di rullaggio usate dagli equipaggi (conformemente all'Annesso 4 ICAO) non sono mai riportate le vie di scorrimento stradale utilizzate dagli automezzi intercampo, per cui i piloti non hanno la possibilità di prevedere tale traffico.





**NPA** (*No Parking Area*) area di divieto assoluto di sosta e **NPL** (*No Parking Line*) marking che circonda la NPA



### 15. NO SMOKING

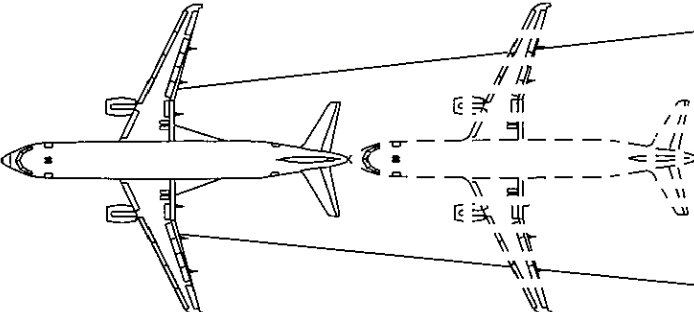
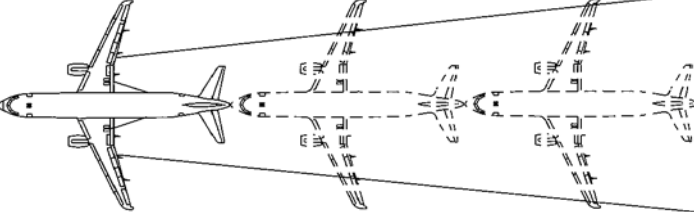
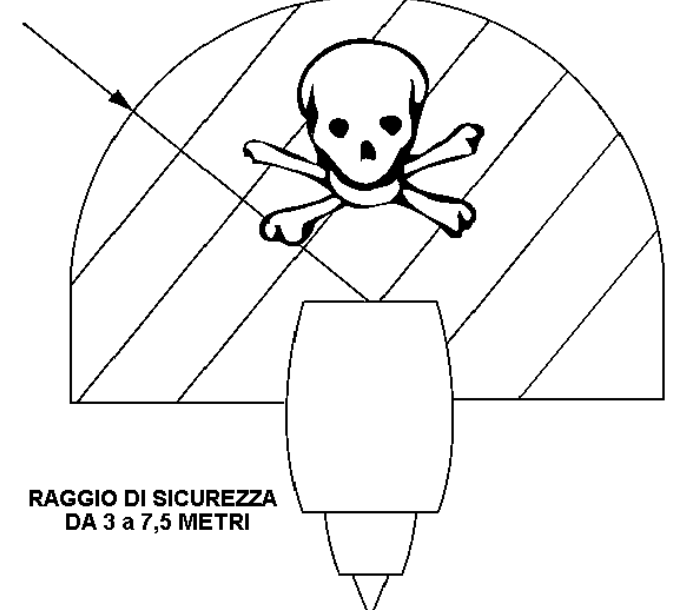


Nell'area Air Side è VIETATO FUMARE, anche all'interno dei veicoli.  
NON USARE FIAMME LIBERE

### 16. JET-BLAST

Il jet-blast è vento provocato dallo scarico di un motore di un aeromobile, che può raggiungere, anche per il tipico impiego sul piazzale ai fini del rullaggio, velocità superiori ai 50km/h. Il jet-blast non è solo pericoloso a causa della velocità della massa d'aria spostata ma anche a causa della tossicità dei gas espulsi e dalla loro alta temperatura.

Al fine di evitare di essere investiti dal jet-blast è consigliabile rispettare le seguenti distanze:

	<p style="text-align: center;">IDLE (MOTORI AL MINIMO)</p> <p>RISPETTARE UNA DISTANZA PARI AD ALMENO L'INTERA LUNGHEZZA DELL'AEROMOBILE.</p>
	<p style="text-align: center;">PARTIAL POWER (DURANTE IL TAXI OUT)</p> <p>RISPETTARE LA DISTANZA PARI AD ALMENO IL DOPPIO DELLA LUNGHEZZA DELL'AEROMOBILE.</p>
 <p><b>RAGGIO DI SICUREZZA DA 3 a 7,5 METRI</b></p>	<p style="text-align: center;">ENGINE INTAKE (ASPIRAZIONE DEI MOTORI)</p> <p>RISPETTARE UNA DISTANZA DI SICUREZZA DAI 3 AI 7,5 METRI A SECONDA DEL TIPO E DIMENSIONE DEL MOTORE.</p>

### 17. L'AREA SENSIBILE (SENSITIVE AREA) E L'ARIA CRITICA (CRITICAL AREA)

Il movimento o la sosta degli aeromobili e/o veicoli all'interno dell'area sensibile o dell'area critica può avere un impatto negativo sul segnale emesso dalle radioassistenze (es. Localizzatore e Guida Planata dell'ILS) tale da comprometterne l'attendibilità per gli aeromobili che lo stanno utilizzando.

Conseguentemente il transito e/o la sosta all'interno dell'area sensibile e dell'area critica non è consentito durante l'atterraggio e/o decollo degli aeromobili; anche in assenza di aeromobili in manovra è comunque sempre soggetto a preventiva autorizzazione della Torre di Controllo.

L'area sensibile è individuabile in un cono che si estende dal Localizzatore per tutta la pista.

L'area critica è individuata da paletti con catene rosse e bianche.

### 18. LA CIRCOLAZIONE DURANTE LE OPERAZIONI OGNI TEMPO A.W.O. (ALL WEATHER OPERATIONS)

La TWR attiva le AWO come indicato nel Regolamento di Scalo e nell'allegato 14 dello stesso.

Durante le AWO la visibilità è insufficiente per il personale TWR ad esercitare il controllo visivo sul traffico nell'area di manovra pertanto durante tali condizioni verrà effettuato un solo movimento alla volta.

Un veicolo è da considerarsi alla stregua di un aeromobile, fa eccezione il FOLLOW-ME richiesto dal pilota come ausilio al rullaggio da/per la pista.

Durante le AWO (All Weather Operations) - Operazioni Ogni Tempo, bisogna seguire le istruzioni riportate nel Regolamento di Scalo. In ogni caso, la circolazione sul piazzale - resa pericolosa e difficile data la scarsissima visibilità - deve essere condotta con particolare prudenza.

Quando sono in vigore le AWO, solo i veicoli essenziali per le operazioni aeroportuali e guidati da personale formalmente autorizzato ed istruito sono autorizzati ad accedere all'area di movimento.

Tali veicoli sono dotati di una mappa dell'aeroporto, posta sul cruscotto, indicante chiaramente tutte le vie di rullaggio, la pista, le posizioni di attesa e gli eventuali percorsi riservati ai veicoli identificati con i relativi codici. Inoltre tutti i veicoli operanti nell'area di manovra sono equipaggiati di ricetrasmittente e il conducente mantiene un continuo contatto radio con la Torre di Controllo attraverso l'apposita frequenza di servizio. I conducenti autorizzati sono debitamente istruiti ed hanno una buona conoscenza della configurazione dell'aeroporto incluse le vie di rullaggio, i raccordi e i punti di accesso non operativi; devono conoscere il significato di tutta la segnaletica, i segnali, i sistemi di illuminazione e la fraseologia radio. Tutti i veicoli non essenziali ed il personale (ad esempio lavoratori in appalto e società di manutenzione) e la loro attrezzatura devono essere allontanati dall'area di manovra. Il veicolo impiegato deve essere in perfetta efficienza, con particolare riguardo all'impianto luci e frenante (è consigliabile una leggera prova freni immediatamente dopo la partenza). Va posta estrema attenzione non solo ad evitare le collisioni con altri veicoli, mezzi o aeromobili, ma anche a non invadere l'area di manovra (entrando, ad esempio, inavvertitamente in una Taxiway). A tal fine si ricorda che presso i segnali (verticali e/o orizzontali) di posizione di attesa per l'accesso in pista delle Taxiway abilitati alle operazioni in bassa visibilità sono presenti le Runway Guard Lights: evitare di proseguire nella marcia in prossimità di due luci gialle lampeggianti, se non preventivamente autorizzati.



**RICORDA!!!**  
**PRUDENZA, MODERARE LA VELOCITA' E CONTROLLARE LE LUCI**


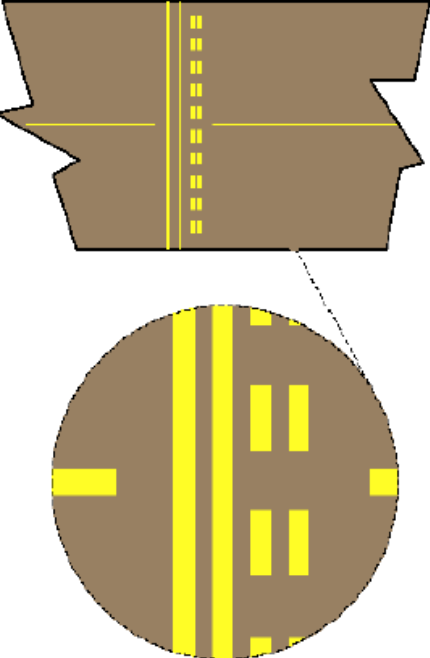
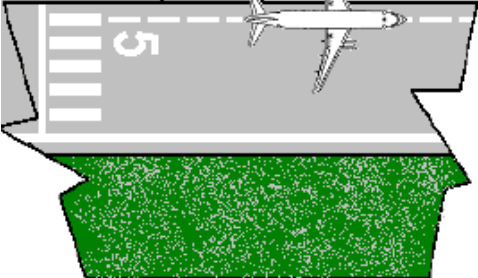


## 19. CIRCOLAZIONE DURANTE CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE

In caso di pioggia, temporali, neve (anche sciolta) le condizioni di guida peggiorano drasticamente. La superficie bagnata comporta non solo la diminuzione di aderenza dei pneumatici, ma anche una ridotta visibilità della segnaletica orizzontale (le linee guida a terra), che talvolta possono addirittura scomparire. Inoltre, in caso di neve, o neve sciolta, l'azione frenante è ridotta al minimo, pertanto il rischio di collisioni è elevato. Le precipitazioni inoltre comportano una riduzione della visibilità all'esterno, rendendo più difficoltoso separarsi dagli ostacoli. Verificare, quindi, la perfetta efficienza almeno dell'impianto luci e frenante (è consigliabile una leggera prova freni immediatamente dopo la partenza), oltre al perfetto funzionamento dei tergicristalli. **Fare riferimento anche al Piano Neve aeroportuale.**

## 20. SEGNALETICA ORIZZONTALE AIR SIDE

Tutti i titolari di ADC devono essere a conoscenza della forma e del significato delle segnaletiche orizzontali Air Side.

	<p style="text-align: center;"><b>LINEA GIALLA CONTINUA</b></p> <p>Asse (centerline) di una via di rullaggio aeromobili, sia di Taxiway che di piazzale (taxilane)</p>
	<p style="text-align: center;"><b>DOPPIA RIGA GIALLA</b></p> <p>Indica il bordo di una via di rullaggio (Taxiway)</p>

	<p>INDICAZIONE STAND AEROMOBILE (PARCHEGGIO)</p>
	<p>MARKING POSIZIONE DI ATTESA</p> <p>Indica una posizione di attesa destinata a proteggere l'ingresso in pista da una Taxiway.</p> <p>ATTENZIONE: NON VA MAI OLTREPASSATA SENZA AUTORIZZAZIONE SPECIFICA DELL'ENAV DI PARMA!</p>
	<p>LINEE BIANCA CONTINUA, A TRATTI E A BARRE</p> <p>In una pista di volo, segnalano il bordo di una pista, la centerline (asse) e la soglia.</p> <p>In una strada perimetrale valgono come descritto nel Codice della Strada.</p>
	<p><b>Marking di "END OF APRON"</b></p>
	<p><b>Diritto di precedenza agli aeromobili</b></p>

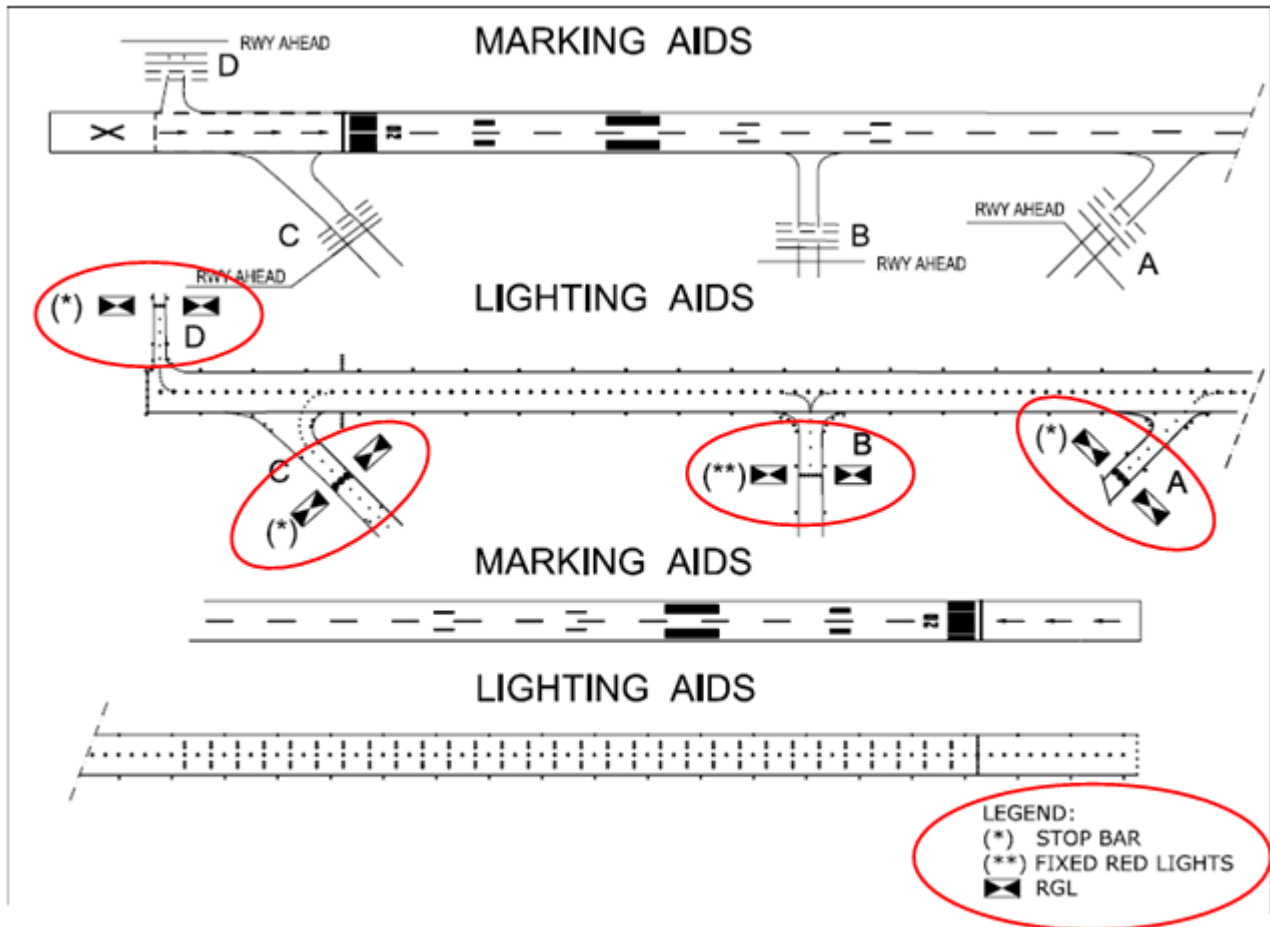
**21. SEGNALETICA VERTICALE AIR SIDE**

Tutti i titolari di ADC devono essere a conoscenza della forma e del significato della segnaletica verticale Air Side.

	<p style="text-align: center;"><b>CARTELLI DIVIETO DI ACCESSO</b></p> <p>Presenti nelle vie perimetrali segnalano che non è consentito proseguire nel transito qualora non provvisti dei requisiti richiesti per la guida in Air Side (mezzo e conducente idonei).</p> <p>Qualora il segnale di divieto riporti anche la dicitura "accesso consentito previa autorizzazione TWR" viene indicata la necessità di <u>chiedere l'autorizzazione all'Torre di Controllo per poter proseguire.</u></p>
	<p style="text-align: center;"><b>SEGNALAZIONE DI POSIZIONE ATTESA PER ACCESSO IN PISTA</b></p> <p>Presenti ai lati della posizione attesa per ingresso in pista di un raccordo, indicano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il nome della Taxiway (in giallo su sfondo nero);</li> <li>• La pista o le piste accessibili dal raccordo (02, 20, o 02-20 se il raccordo è uno di quelli centrali);</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>RUNWAY GUARD LIGHTS</b></p> <p>Sono un ausilio visivo ad evitare involontarie intrusioni in pista. Presenti ai lati di una Taxiway utilizzabile in operazioni di All Weather Operations, constano di due luci disposte orizzontalmente lampeggianti alternativamente in giallo.</p> <p>Nella foto accanto le guard-lights della Taxiway B.</p>
	<p style="text-align: center;"><b>SEGNALI DI PISTA LIBERA (RUNWAY VACATED)</b></p> <p>Collocati sul rovescio della tabella di posizione attesa, indicano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il nome della Taxiway (in giallo su sfondo nero);</li> <li>• Il pittogramma della posizione attesa.</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>SEGNALAZIONE LOCALIZZAZIONE E NOMINATIVO TAXIWAY</b></p> <p>Sono un ausilio visivo per orientarsi e per raggiungere una determinata Taxiway.</p>

**BARRE D'ARRESTO (STOP BARS)**

STOP BARS = Le barre di arresto sono formate da luci rosse incassate, disposte attraverso la Taxiway ad intervalli di 3 m, visibili nella/e direzione/i di avvicinamento all'intersezione delle Taxiway o alla posizione attesa pista. Le caratteristiche fotometriche delle luci di stop bar devono essere ritenute accettabili dall'ENAC. Le barre d'arresto, installate presso gli innesti delle Taxiway in pista devono essere di tipo unidirezionale e di colore rosso in direzione dell'accesso in pista.



Mappatura tratta da AIP ADI 2 LIMP 2-1 (25 feb 2010)

Le barre d'arresto hanno lo scopo primario di impedire l'ingresso non autorizzato di aeromobili e veicoli in pista. Esse devono essere installate presso tutte le posizioni attesa pista, qualora siano previste operazioni in condizioni di RVR<550 m.

Le barre d'arresto sono controllate manualmente o automaticamente dalla Torre di Controllo.

Il traffico si deve fermare quando la barra d'arresto è accesa, mentre esso può procedere quando è spenta.

Le barre di arresto sono ubicate in senso trasversale alla Taxiway, nel punto in cui si desidera fermare il traffico.

Per aeroporti che operano in condizioni di RVR<400 mt, le barre d'arresto sono associate a sensori di prossimità antintrusione - con riporto di allarme in torre di controllo - e a luci di segnalazione dell'ingresso in pista (runway guard lights).

Sullo scalo di Parma le barre di arresto e relativi sensori di allarme si attivano con visibilità generale uguale o inferiore a 1200 mt,

In condizioni di visibilità 2 e 3 le barre d'arresto che vietano l'accesso a Taxiway unidirezionali, destinate esclusivamente all'uscita degli aeromobili dalla pista, (ovvero le c.d. red bars) devono essere permanentemente accese ed associate alla segnaletica orizzontale (marking) e verticale (sign) contenente le seguenti indicazioni di "divieto d'accesso":

marking**NO ENTRY**sign

Le stop bars hanno lo scopo primario di impedire l'ingresso non autorizzato in pista da parte degli aeromobili e/o veicoli. Saranno accese per indicare al traffico di fermarsi e spente per indicare al traffico che può procedere.

Sullo scalo di PARMA le STOP BARS vengono accese quando:

RACCORDO	ACCENSIONE
A	ALL WEATHER OPERATIONS
B	SEMPRE (STOP BAR FISSA)
C	ALL WEATHER OPERATIONS
D	ALL WEATHER OPERATIONS

**NOTA=** *LUCI LEAD-ON: Sono luci di colore verde posizionate sull'asse taxi way, che si attivano simultaneamente allo spegnimento delle stop-bars. Sono definite anche come luci di invito all'ingresso in pista.  
Per l'ingresso in pista si dovranno quindi spegnere le stop-bars e accendere le LEAD-ON.*

Il raccordo B è solo in uscita (dalla pista verso il piazzale). Non è possibile spegnere la STOP BAR in quanto non è possibile l'ingresso in pista via B.

Per l'ingresso in pista le condizioni di seguito riportate dovranno essere entrambe soddisfatte:

- Autorizzazione via radio dalla TWR; e
- Spegnimento della STOP BAR sul raccordo richiesto per l'ingresso.

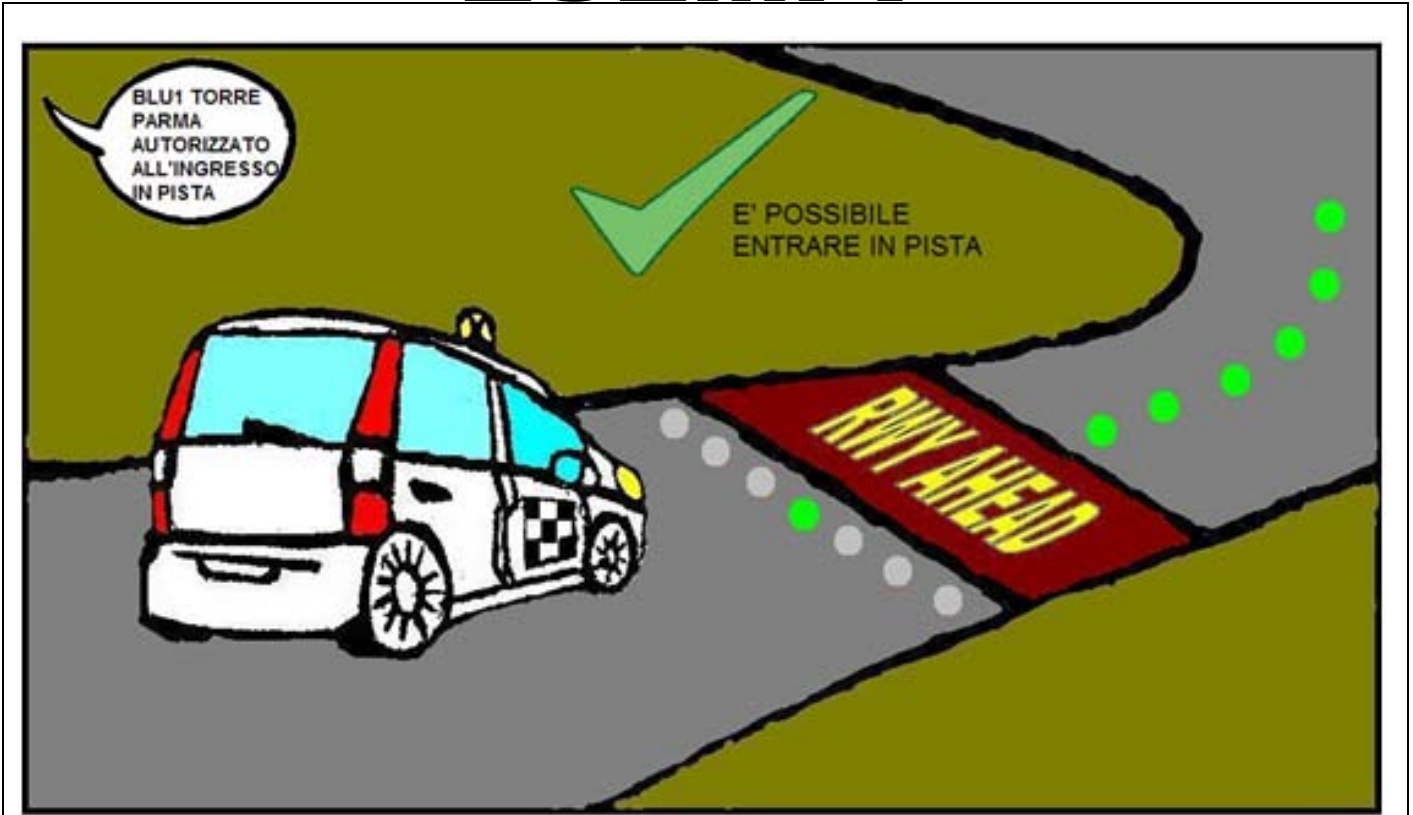
Nel caso in cui si riceve l'autorizzazione via radio, ma le stop bar non vengono spente, mantenersi fuori dall'area di manovra e contattare la TWR facendo presente il problema. La TWR potrà eventualmente autorizzarvi al passaggio con la stop-bar accesa (fraseologia riportata nell' esempio).

**In ogni caso, MAI attraversare una stop bar accesa se non esplicitamente autorizzati dalla TWR.**

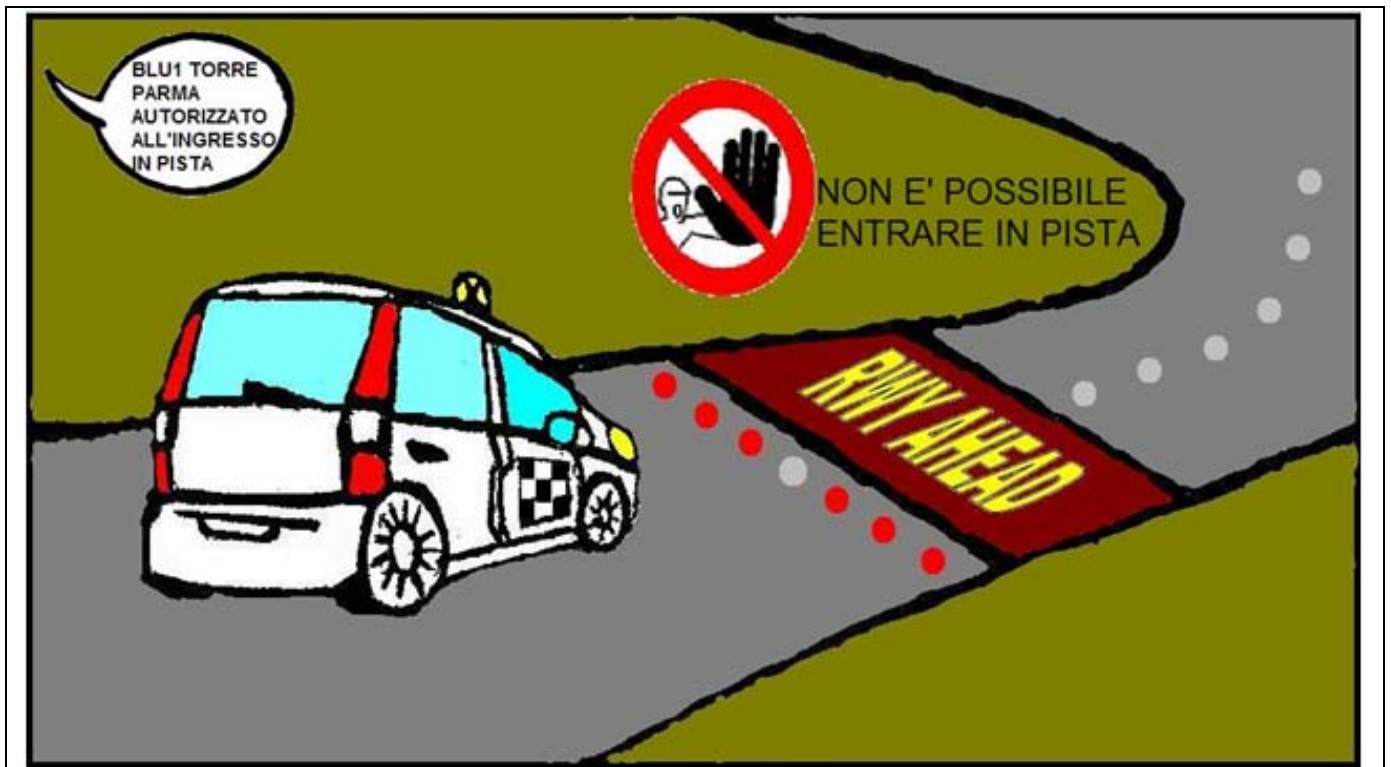
**ESEMPIO:**

TWR: "GIALLO28 TORRE PARMA, A CAUSA DEL MOMENTANEO MALFUNZIONAMENTO DELLE STOP BAR, SIETE COMUNQUE AUTORIZZATI ALL'INGRESSO IN PISTA VIA CHARLIE CON STOP BAR ACCESA".

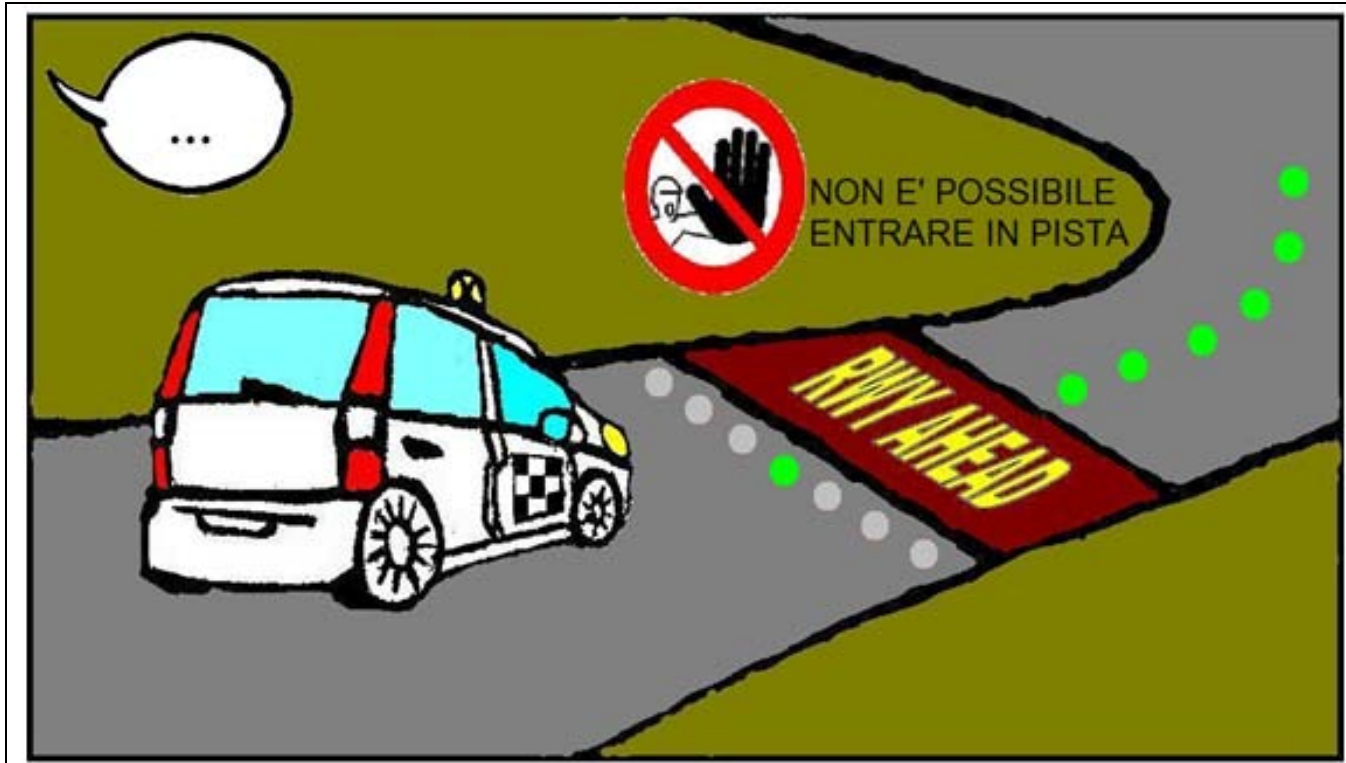
# ESEMPI



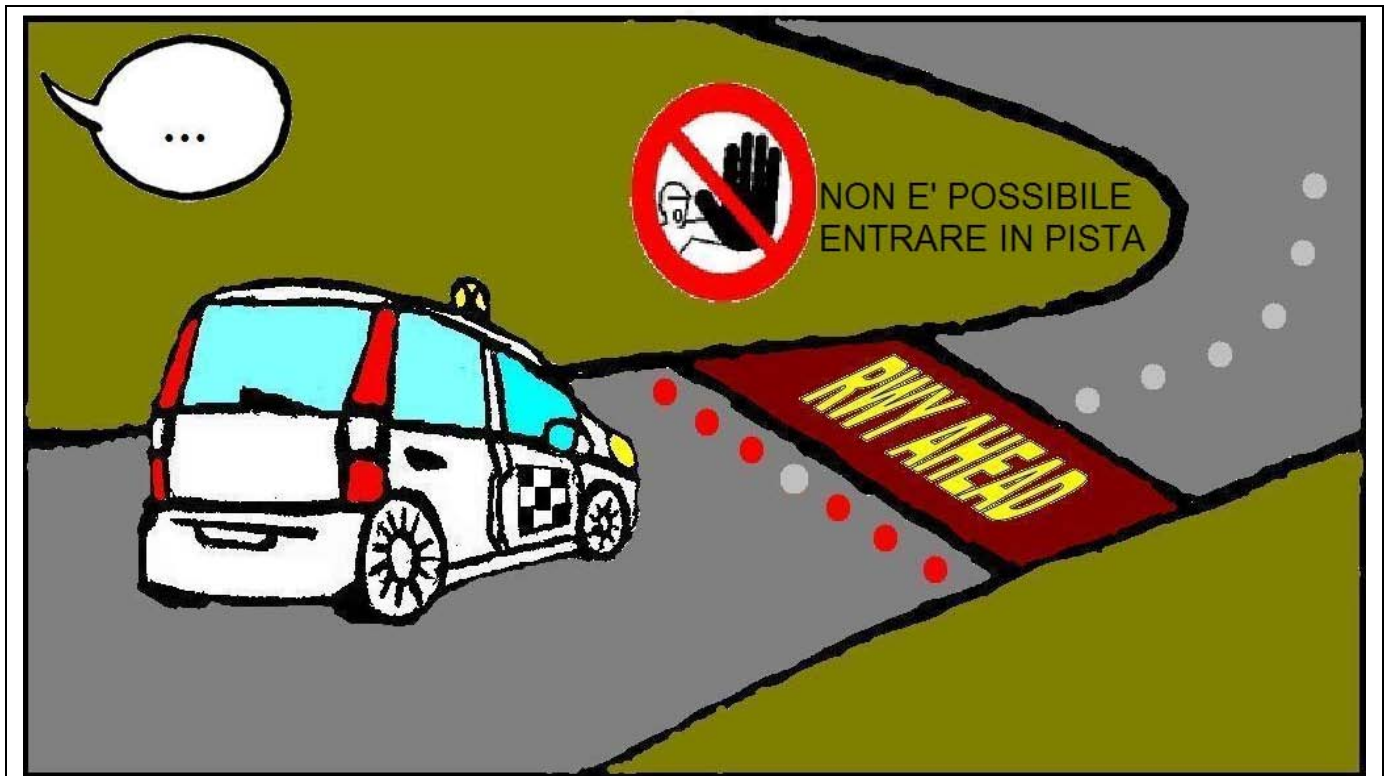
AUTORIZZAZIONE TORRE	RICEVUTA	E' POSSIBILE ENTRARE IN PISTA
STOP BAR	SPENTE	



AUTORIZZAZIONE TORRE	RICEVUTA	NON ENTRARE IN PISTA
STOP BAR	ACCESE	



AUTORIZZAZIONE TORRE	NON RICEVUTA	NON ENTRARE IN PISTA
STOP BAR	SPENTE	



AUTORIZZAZIONE TORRE	NON RICEVUTA	NON
----------------------	--------------	-----

STOP BAR	ACCESE	ENTRARE IN PISTA
----------	--------	------------------

### **LUCI DI SEGNALAZIONE DELL'INGRESSO IN PISTA (RUNWAY GUARD LIGHTS)**

Le luci di segnalazione dell'ingresso in pista hanno lo scopo di mettere in guardia gli equipaggi di volo o i conducenti di automezzi, qualora si predispongano ad entrare su una pista in uso. Tali luci devono essere installate in corrispondenza di ciascun raccordo d'immissione in pista, presso gli aeroporti in cui possono verificarsi condizioni di RVR < 1200 m.

Sono possibili due diverse configurazioni per le luci di segnalazione d'ingresso in pista, come riportato nella seguente figura, "A" e "B".



Nel caso in cui sia necessario fornire un maggiore risalto all'intersezione tra Taxiway e pista, in particolare presso un raccordo con imbocco allargato (c.d. "wide-throat"), possono adottarsi simultaneamente guard lights di configurazione "A" e "B".

Ove sia già presente una stop bar, non possono essere installate guard lights di configurazione "B".

Le runway guard lights di configurazione "A" devono essere ubicate ai lati della Taxiway, quelle di configurazione "B" attraverso la stessa.

Le runway guard lights di configurazione "A" consistono in due coppie di luci gialle, lampeggianti alternativamente in ciascuna coppia.

Le runway guard lights di configurazione "B" sono formate da luci gialle lampeggianti, equidistanti fra loro ad intervalli di 3 m e giacenti su una retta ortogonale all'asse Taxiway. L'accensione e lo spegnimento sono in opposizione per le luci adiacenti e simultanei per luci alternate. Per evitare indicazioni fuorvianti, la configurazione "B" non può essere associata ad una barra di arresto.

Attualmente a Parma sono presenti solo RGL in configurazione "A".

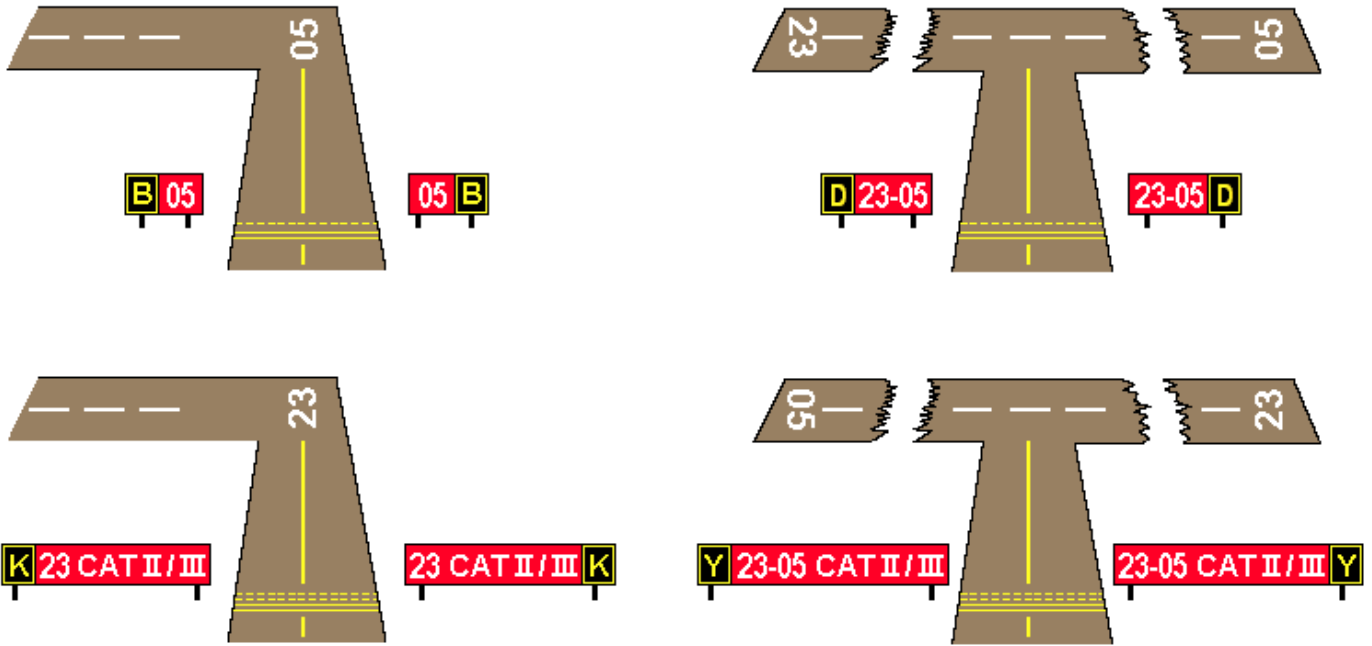
Il fascio luminoso dei segnali deve essere unidirezionale e orientato in modo da essere visibile da parte del pilota di un aeromobile, in rullaggio verso la posizione di attesa.

## **22. ACCESSO ALL'AREA DI MANOVRA (PISTA E TAXIWAY)**

L'accesso alla pista di volo ed alle Taxiway (sia per i veicoli che per gli aeromobili) È CONSENTITO SOLO SU AUTORIZZAZIONE RILASCIATA DALLA TORRE DI CONTROLLO.

Il conducente del veicolo che necessita entrare in area di manovra deve contattare la Torre di Controllo e farsi autorizzare a raggiungere un punto attesa - delimitato da segnalazioni di punto attesa, da runway guard lights, da cartelli e/o semafori - e, per superarlo, richiedere una nuova autorizzazione via radio alla Torre di Controllo (nella sezione dedicata all'uso della radio, in seguito descritta, vengono riportati degli esempi di comunicazione radio).

Il mancato rispetto di questa elementare norma può portare a conseguenze gravissime in termini di sicurezza aerea.



SEGNALAZIONI VERTICALI ORIZZONTALI ACCESSO PISTA  
TAXIWAY A



**23. SEGNALAZIONI NOTTURNE**

Particolari luci di diverso colore sono utilizzate di notte (o in bassa visibilità) al fine di facilitare i piloti nelle manovre. I colori utilizzati sono:

TIPO	COLORE
BORDO PISTA	BIANCO – PISTA 02/20: ULTIMI 600 M GIALLO
BORDO RACCORDI/TAXIWAY	BLU
PUNTO ATTESA (GUARD LIGHT)	GIALLO
ASSE RACCORDI/TAXIWAY	VERDE oppure GIALLO/VERDE alternati

## 24. USO DELLA RADIO

### GENERALITA'

La radio consente una comunicazione di tipo:

- Half-duplex, ossia non è possibile parlare ed ascoltare contemporaneamente;
- Broadcast (uno verso tutti), il messaggio trasmesso dalla stazione trasmittente viene ricevuto da tutte le stazioni in ascolto.

### PROCEDURE PER COMUNICAZIONI RADIO

- a) Prima di iniziare la trasmissione:
  - controllare l'efficienza della radio, in particolare il giusto volume (né troppo alto né troppo basso). Non farlo può provocare problemi di incomprensione nei dialoghi ovvero, se il volume è completamente abbassato, apparente inefficienza dell'apparato.
  - mettersi in ascolto sulla frequenza 440.450mhz per assicurarsi che non ci siano altre comunicazioni in atto da parte di un'altra stazione e che l'ultima sia stata completata.
- b) Durante ogni comunicazione si dichiara sempre la stazione chiamata prima e la stazione chiamante poi (es. TORRE PARMA da ROSSO1 per prova radio) e poi si attende la risposta.
- c) Quando ci si vuole spostare nelle aree di manovra deve essere sempre comunicata la posizione da cui ci si muove e il luogo che si intende raggiungere.
- d) Le comunicazioni devono essere chiare e brevi e devono rendere in maniera comprensibile e sintetica il concetto che si vuole esprimere.
- e) Le comunicazioni devono avere contenuto esclusivamente operativo e devono essere effettuate, ove possibile, con l'uso di terminologia aeronautica.
- f) Durante l'emissione del messaggio si devono evitare commenti e/o polemiche.
- g) Usare un tono normale di conversazione, parlare in modo sicuro, chiaro e distinto.
- h) Mantenere una cadenza regolare che non superi le 100 parole al minuto.  
Quando si prevede che parti del messaggio dovranno essere trascritte parlare con una cadenza più lenta.
- i) Mantenere il tono della voce a livello costante.
- j) Una piccola pausa prima e dopo la pronuncia dei numeri è necessaria per facilitare la comprensione.
- k) Evitare esitazioni.
- l) Schiacciare completamente il mike durante la trasmissione e non rilasciarlo prima che il messaggio sia completato.
- m) Tenere la radio costantemente accesa quando si circola nelle aree di manovra.

### ALFABETO RADIOTELEFONICO

A – ALFA	E – ECHO	I – INDIA	M – MIKE	Q – QUEBEC	U – UNIFORM	Y – YANKEE
B – BRAVO	F – FOXTROT	J – JULIET	N – NOVEMBER	R – ROMEO	V – VICTOR	Z – ZULU
C – CHARLIE	G – GOLF	K – KILO	O – OSKAR	S – SIERRA	W – WHISKEY	
D – DELTA	H – HOTEL	L – LIMA	P – PAPA	T – TANGO	X – X-RAY	

### TRASMISSIONE DEI NUMERI

Tutti i numeri dovranno essere trasmessi per intero, o per cifre singole.

**FRASI STANDARD**

<b>Accusate ricevuto</b>	=	Ditemi se avete ricevuto e compreso questo messaggio
<b>Confermo</b> <i>(Non usare affermativo: può essere confuso con negativo)</i>	=	Si
<b>Approvato</b>	=	Permesso concesso per l'azione richiesta
<b>Cancellate</b>	=	Annulate l'autorizzazione precedentemente trasmessa
<b>Autorizzato</b>	=	Autorizzato a procedere sotto le condizioni specificate
<b>Confermate</b>	=	Chiedo la verifica di (autorizzazione, istruzione, azione, informazione)
<b>Correzione</b>	=	Un errore è stato commesso in questa trasmissione (oppure: in un determinato messaggio). La versione è corretta.
<b>Ripeto</b>	=	Ripeto per maggiore chiarezza o enfasi
<b>Mantenete</b>	=	Mantenete l'ascolto radio o la posizione attuale.
<b>Negativo</b>	=	No oppure Permesso non concesso oppure Non è corretto oppure Non in grado
<b>Riportate</b>	=	Datemi le seguenti informazioni o contattate al raggiungimento della posizione assegnata.
<b>Chiedo</b>	=	Gradirei sapere oppure Desidero ottenere
<b>Ripetete</b>	=	Ripetete tutto o la parte seguente della vs ultima trasmissione
<b>In attesa</b>	=	Attendete, vi richiamerò
<b>Non in grado</b>	=	Impossibilitato (seguito dalla motivazione)

**PROVA RADIO:**

Esempio di prova radio:

*TORRE PARMA: "ROSSO1 DA TORRE PARMA PER PROVA RADIO"*

*ROSSO1: "TORRE PARMA DA ROSSO1 COMPRENSIBILE"*

*TORRE PARMA: "ROSSO1 DA TORRE PARMA COMPRENSIBILE"*


Quando si effettuano prove radio deve essere impiegata la seguente scala di comprensibilità:

- 1 – INCOMPRENSIBILE
- 2 – COMPRENSIBILE A TRATTI
- 3 – COMPRENSIBILE CON DIFFICOLTA'
- 4 – COMPRENSIBILE
- 5 – PERFETTAMENTE COMPRENSIBILE

- Esistono risposte in QUINTI (es. .... ricevo un quinto)

*Non solo per le prove radio, ma per ogni tipo di comunicazione non si devono utilizzare termini al di fuori di quelli previsti. Risposte come OK, VA BENE, PERFETTO, SENTO MALE etc. non devono essere utilizzati.*

# RACCOMANDAZIONI

1	Prima di chiamare qualsiasi ente sapere bene cosa si deve comunicare, per evitare interruzioni o fraintendimenti
2	Utilizzare sempre la fraseologia standard
3	<p>La luce lampeggiante va accesa in area di manovra (sulla perimetrale non è richiesta. A Parma, specialmente sulla perimetrale in prossimità del fine pista 20, la luce lampeggiante accesa dà illusione ottica al controllore ed ai piloti che il mezzo sia in pista.)</p> 
4	Dare più informazioni possibili su cosa si intende fare, dove si vuole andare e quanto tempo serve per le operazioni da svolgere. Sarebbe altresì importante fornire alla torre uno stimato sul tempo richiesto per liberare la pista in caso di chiamata.
5	Se si hanno dubbi di qualsiasi genere, chiedere spiegazioni (possibilmente al telefono prima di iniziare qualsiasi operazione, al fine di non impegnare la frequenza inutilmente).
6	Se non si capisce o si pensa di non aver capito, qualsiasi informazione/autorizzazione/istruzione, chiedere sempre di ripetere. I dubbi non fanno sicurezza!!!
7	Ascoltare sempre attentamente la risposta del vostro interlocutore e accertarsi che abbia capito bene cosa gli si è comunicato. Nel caso ripetere
8	Non interrompere una comunicazione tra due enti. Prima di parlare accertarsi che le stazioni abbiano terminato.
9	Prima di chiamare o chiedere autorizzazioni ad un ente per il transito sull' area di manovra, avere sempre ben chiaro dove si deve andare ed accertarsi di avere una cartina aeroportuale a portata di mano (grid map).
10	Se ci si perde o non ci si rende conto di dove si è, fermarsi e contattare subito la torre. La torre vi aiuterà sempre.
11	L'area di manovra è un'area predisposta per l'utilizzo di aeromobili. Evitare di chiedere di occuparla se si possono utilizzare vie alternative.
12	Se il vostro interlocutore non utilizza la fraseologia standard non sentitevi invitati a fare altrettanto
13	Non vergognatevi di chiedere qualsiasi chiarimento o ripetizione; nessuno si sentirà offeso.
14	Qualora si osservi qualcosa di anomalo (FOD, persone, etc.) all'interno dell'aeroporto farlo presente all'ente interessato (TORRE, SOGEAP, ENAC, POLIZIA).
15	Seguire sempre le indicazioni della Torre durante l'interessamento dell'area di manovra. Non si polemizza mai in frequenza. Una volta rientrati al parcheggio, se si vogliono spiegazioni ,contatterete telefonicamente la Torre.
16	Se viene negata una richiesta non sentitevi offesi o non pensate che qualcuno applichi un abuso di potere. Se le autorizzazioni non vengono emesse un motivo c'è. Per eventuali spiegazioni telefonare all'ente interessato.

## 25. NOMINATIVI RADIO

Tutti gli automezzi di servizio dovranno, in caso di ingresso nell'area di manovra, identificarsi via radio con i seguenti nominativi attribuiti agli Enti e Società:

ROSSO	Vigili del Fuoco
GIALLO	SOGEAP Spa e suoi prestatori di servizi di assistenza a terra ad eccezione dei mezzi dedicati al rifornimento carburante e al servizio di allontanamento volatili mediante falchi addestrati
BLU	ENAV e suoi fornitori
BIANCO	Sanità aerea
NERO	NAAP Srl
VERDE	Rifornimento carburante aeromobili
POLIZIA	Polizia di Stato _
GRIGIO	Dogana e Guardia di Finanza
SFALCIO	Sfalcio erba _
FALCO	Allontanamento volatili a mezzo falchi addestrati
ENAC	Ente nazionale Aviazione Civile

Eventuali altri Enti o Società non previsti in elenco utilizzeranno come nominativo quello della società di appartenenza.

## 26. ESEMPI DI COMUNICAZIONE RADIO IN AREA DI MANOVRA

### Esempio di comunicazione per una richiesta di ingresso in pista:

ROSSO1: *"TORRE PARMA DA ROSSO1 SIAMO AL DISTACCAMENTO DEI VIGILI E CHIEDIAMO AUTORIZZAZIONE ALL'INGRESSO IN PISTA VIA CHARLIE PER PROVA MEZZO IN PISTA, TEMPO STIMATO PER LE OPERAZIONI 5 MINUTI, ABILE A LIBERARE IN 2 MINUTI"*

TORRE PARMA: *"ROSSO1 DA TORRE PARMA RIPORTATE AL PUNTO ATTESA SUL RACCORDO CHARLIE"*

ROSSO1: *"TORRE PARMA DA ROSSO1 AL PUNTO ATTESA RACCORDO CHARLIE"*

TORRE PARMA: *"ROSSO1 DA TORRE PARMA AUTORIZZATO ALL'INGRESSO IN PISTA VIA CHARLIE, RIPORTATE AL TERMINE DELLE OPERAZIONI"*

ROSSO1: *"TORRE PARMA DA ROSSO1 AUTORIZZATO ALL'INGRESSO IN PISTA VIA CHARLIE, RIPORTERA' AL TERMINE DELLE OPERAZIONI"*

ROSSO1: *"TORRE PARMA DA ROSSO1 PROVA TERMINATA, LIBERIAMO VIA CHARLIE"*

TORRE PARMA: *"ROSSO1 DA TORRE PARMA NEGATIVO, LIBERATE VIA BRAVO."*

ROSSO1: *"TORRE PARMA DA ROSSO1 LIBERIAMO VIA BRAVO"*

ROSSO1: *"TORRE PARMA DA ROSSO1 HO LIBERATO VIA BRAVO"*

TORRE PARMA: *"ROSSO1 DA TORRE PARMA RICEVUTO, HA LIBERATO VIA BRAVO."*

### • ESEMPIO 2: ESEMPIO PER ATTRAVERSAMENTO PISTA

ROSSO1: *"TORRE PARMA DA ROSSO 1 SIAMO SUL PIAZZALE 100 E CHIEDIAMO DI ATTRAVERSARE LA PISTA ENTRANDO DA RACCORDO C E LIBERANDO AL D, TEMPO STIMATO 2 MINUTI."*

TWR: *"ROSSO1 DA TWR PARMA, AUTORIZZATI ALL'ATTRAVERSAMENTO DELLA PISTA VIA C, PISTA, D"*

ROSSO1: *"TWR PARMA DA ROSSO 1 AUTORIZZATI ALL'ATTRAVERSAMENTO VIA C PISTA D"*

ROSSO1: *"TWR PARMA DA ROSSO 1 HO LIBERATO VIA D"*

TWR PARMA: *ROSSO1 DA TWR PARMA, RICEVUTO HAI LIBERATO VIA D".*

• **ESEMPIO 3 RICHIESTA DELLA TORRE DI FAR STRADA AD UN AEROMOBILE FINO AL PUNTO ATTESA**

TWR PARMA: "FOLLOW ME DA TWR PARMA LPV31P (Dornier328) AL PARCHEGGIO 101 E' PRONTA AL RULLAGGIO FINO AL PUNTO ATTESA 02 VIA C"

FOLLOW ME: "TWR PARMA DA FOLLOW ME RICEVUTO. MI PORTO AL PUNTO ATTESA 02 VIA C CON AIR ALPS AL SEGUITO"

FOLLOW ME: " TWR PARMA DA FOLLOW ME, LIBERO RACCORDO C VIA BRAVO.

TWR : " FOLLOW ME DA TWR PARMA RICEVUTO RIPORTA PISTA E RACCORDI LIBERI"

FOLLOW ME: " TWR PARMA DA FOLLOW ME, HO LIBERATO PISTA E RACCORDI"

TWR : " FOLLOW ME DA TWR PARMA RICEVUTO, HAI LIBERATO PISTA E RACCORDI

Nota:Il percorso del Follow me, per liberare la pista , sarà concordato con la TWR di volta in volta

## 27. SEGNALAZIONI LUMINOSE DELLA TORRE

La torre è dotata di un'apposita lampada ad alta intensità per effettuare segnali terra-bordo-terra, utilizzabile tuttavia anche al suolo. Se si riceve una segnalazione luminosa dalla Torre è necessario agire prontamente di conseguenza. Tali segnalazioni possono essere impiegate in caso la Torre abbia il sospetto (o la certezza) di un'avaria radio del veicolo che impegna l'area di manovra. I segnali possono essere:

SEGNALE	SIGNIFICATO
LAMPI VERDI	Permesso di attraversare l'area di atterraggio o di muovere su di una via di rullaggio
ROSSO FISSO	STOP
LAMPI ROSSI	Allontanarsi dall'area di atterraggio o dalla via di rullaggio e prestare attenzione ad altri aeromobili
LAMPI BIANCHI	Liberare l'area di manovra in accordo alle istruzioni locali

NOTA: In condizioni di emergenza o nel caso i segnali di cui al precedente para.non siano osservati, i segnali riportati qui sotto devono essere usati per piste o vie di rullaggio equipaggiate con un sistema luminoso e devono avere il significato indicato di seguito.

<i>Segnali luminosi</i>	<i>Significato</i>
Lampeggiamento delle luci di pista o di via di rullaggio	Liberare la pista e osservare la torre per segnali luminosi.

## 28. FOD = FOREIGN OBJECT DAMAGE

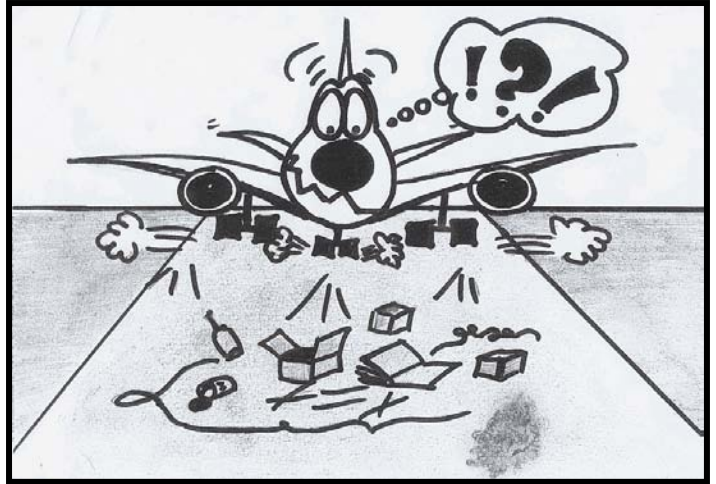
Il FOD è un danno (a velivoli, mezzi, cose o persone) provocato dalla presenza di oggetti imprudentemente lasciati a terra e non raccolti.

La raccolta dal piazzale di quanto possa causare FOD

### È RESPONSABILITÀ DI TUTTI

perché:

- ❑ è un pericolo per gli aeromobili: tutto ciò che può finire nei motori, sulle superfici di comando, nelle prese della strumentazione o semplicemente contro la fusoliera può seriamente compromettere la sicurezza e la condotta del velivolo;
- ❑ è un pericolo per tutti: tutto ciò che può essere sollevato dal jet blast di un aeromobile in rullaggio può colpire chiunque, anche gravemente;



E' fondamentale rendersi conto che:

### IL FOD È' PREVENIBILE

- ❑ raccogliendo prontamente qualsiasi oggetto che possa potenzialmente originare FOD, depositandolo negli appositi contenitori gialli presenti sul piazzale; qualora vengano raccolti detriti provenienti da sgretolamento del piazzale, si consiglia di avvisare la SO.GE.A.P. e segnalarne la posizione.
- ❑ evitando di gettare oggetti per terra: servirsi dei cestini porta rifiuti!!.

Tutto il personale operante sul piazzale deve essere informato dei rischi in merito al FOD, incluso il rischio di ignorarli. Contribuire ad eliminare il rischio di FOD è una nostra responsabilità e giova a tutti.



## 29. D.P.I. DISPOSITIVI PROTEZIONE INDIVIDUALE

Sia alla guida di un veicolo che a piedi è necessario, a seconda delle mansioni, operare indossando i Dispositivi di Protezione Individuale previsti. Tali dispositivi sono a protezione della nostra salute, riducendo il rischio di infortunio.

- **INDUMENTI AD ALTA VISIBILITA'**

Il vestiario ad alta visibilità protegge contro i rischi di investimento e pertanto è obbligatorio per chiunque operi sul piazzale, indifferentemente dalla mansione. Va sempre indossato correttamente ed allacciato (in modo da non limitare la superficie esposta). Dopo l'uso non deve essere riposto dentro gli armadietti se non perfettamente asciutto (non fare asciugare vicino a fonti di calore).

- **CUFFIE ANTI RUMORE**

Data l'alta rumorosità in Air Side è necessario l'uso di cuffie che permettano adeguata protezione contro il rumore. Le cuffie vanno indossate sempre quando in piazzale, indifferentemente dalla mansione, avendo cura di indossarle correttamente (assicurandosi, ad esempio, che non vi siano capelli od altro tra i padiglioni auricolari e le cuffie).

- **GUANTI IN PELLE**

I guanti in pelle proteggono dal rischio di ordinarie lesioni superficiali e pertanto vanno indossati da ogni operatore del settore Rampa. Non devono essere usati per la protezione da contatti con liquidi o sostanze chimiche. In tal caso utilizzare quelli idonei.

- **SCARPE ANTINFORTUNISTICA**

Le scarpe antinfortunistica proteggono contro il rischio meccanico e pertanto vanno indossati da ogni operatore del settore Rampa.

- **ALTRI DISPOSITIVI DI PROTEZIONE**

Per molte delle operazioni in Air Side i dispositivi sopraccitati non sono sufficienti ad una adeguata protezione. A seconda dei casi e delle necessità si dovranno utilizzare anche parapioggia, indumenti antivento, gambali in gomma, tute, copricapi e berretti, guanti antiolio, guanti in maglia, occhiali, casco e paracolpi, ginocchiere e supporti lombari, cordino e cintura di posizionamento, imbracatura anticaduta.



**30. PROGRAMMA PER GLI ESAMI DI ABILITAZIONE ALLA GUIDA NELL' AIR SIDE**

**GENERALITÀ:** Leggi e Regolamenti specifici; procedure di scorta; tipologia dei veicoli, loro limitazioni/restrizioni alla movimentazione.

**ACCESSO AIR SIDE E SICUREZZA:** accesso Air Side persone/veicoli; regole stradali Air Side; incursioni in pista e Taxiway; misure di sicurezza per l'aeroporto e per i veicoli.

**DEFINIZIONI E TERMINOLOGIA:** terminologia operativa aeroportuale; terminologia specifica aeronautica.

**REQUISITI PER L'OPERATIVITÀ DEI VEICOLI**

- (a)** Generalità: procedure di ispezione dei veicoli; requisiti per l'identificazione dell'operatore e di visibilità; limiti di velocità; restrizioni al fumo; procedure in ridotta visibilità; ordine di priorità "diritto di precedenza"; procedure di segnalazione di incidenti/inconvenienti; restrizioni al parcheggio dei veicoli; restrizioni al traino e requisiti; FOD, tipologia, effetti, azioni richieste; movimentazione dei veicoli in prossimità ad aeromobili in movimento e all'equipaggiamento elettronico aeroportuale; sanzioni per la contravvenzione alle regole;
- (b)** Piazzali e aree di movimento non controllate: descrizione piazzali parcheggio aeromobili e aree di movimento non controllate; limitazioni della Patente Aeroportuale; segnaletica veicolare di sicurezza sul piazzale; segnaletica dei mezzi trainati; direzione e controllo del traffico; layout del piazzale (stands, corsie per i veicoli, taxilanes aeromobili, ecc); procedure per l'attraversamento delle aree di movimento aeromobili; regole per l'attraversamento pedonale;
- (c)** Area di Manovra: descrizione; procedure, restrizioni e controllo in area di manovra; requisiti e procedure per le comunicazioni radio; procedure per la segnalazione di malfunzionamento di un mezzo operativo (e procedure alternative di comunicazione; procedure in caso di malfunzionamento combinato mezzo/radio apparato).

**FAMILIARIZZAZIONE CON L'AEROPORTO**

- (a)** Generalità: layout generale aeroportuale; aree di movimento e non di movimento;
- (b)** Luci aeroportuali: luci di pista (bordi, area di toccata, ingresso Taxiway, soglia, avvicinamento, ecc); luci di Taxiway (id.); l'impiego delle luci aeroportuali nella comunicazione di informazioni;
- (c)** Segnaletica verticale aeroportuale: segnaletica strade di servizio; segnaletica area di manovra; segnaletica di istruzione obbligatoria; segnaletica direzionale, informativa e di designazione; segnaletica degli ausili alla navigazione (ILS e aree critiche);
- (d)** Segnaletica orizzontale aeroportuale: segnaletica di pista; segnaletica della Taxiway; segnaletica aree critiche e ILS; segnaletica di confine dell'area di non movimento; segnaletica viabilità sul piazzale aeromobili;
- (e)** Ausili aeroportuali alla navigazione e Ausili per l'avvicinamento a vista: posizione di entrambi i sistemi di ausili; procedure di non interferenza;
- (f)** Strada Perimetrale e Strade di accesso in Emergenza: loro scopo e posizione; procedure per la circolazione su di esse; posizione delle strade di accesso di emergenza;
- (g)** Luci degli aeromobili

**COMUNICAZIONI**

- (a)** Comunicazioni al suolo: tipi di comunicazione al suolo; segnali di marshalling; segnali luminosi;
- (b)** Comunicazioni radio: requisiti regolamentari per le comunicazioni in radiofonia; regole generali per l'uso delle radio; procedure standard di radiocomunicazione; terminologia delle radiocomunicazioni (alfabeto ICAO; fraseologia standard); procedure di chiamata radio; test radio; frequenze (canali) radio.