

**SO.GE.A.P.**

AEROPORTO DI PARMA



**Vi da il benvenuto al**

**Programma per  
l'ottenimento dell' A.D.C.  
Airside Driving Certificate**

## *Perché siamo qui?*

*La circolazione in Air Side, (lato volo) è particolarmente complessa e pericolosa a causa della eterogeneità dei mezzi in circolazione (trattori, scale semoventi, nastri trasportatori, autobotti per il rifornimento cariche di carburante, etc...) La massima prudenza e attenzione rappresentano un dovere imprescindibile per garantire la sicurezza nostra e quella altrui.*

*Le norme e i vincoli contenute nel presente programma, rappresentano solo il minimo attuabile. Molto è demandato al buon senso ed alla responsabilità che ogni possessore di ADC è tenuto ad avere, evitando fretta e distrazioni alla guida del veicolo.*

## *Le norme*

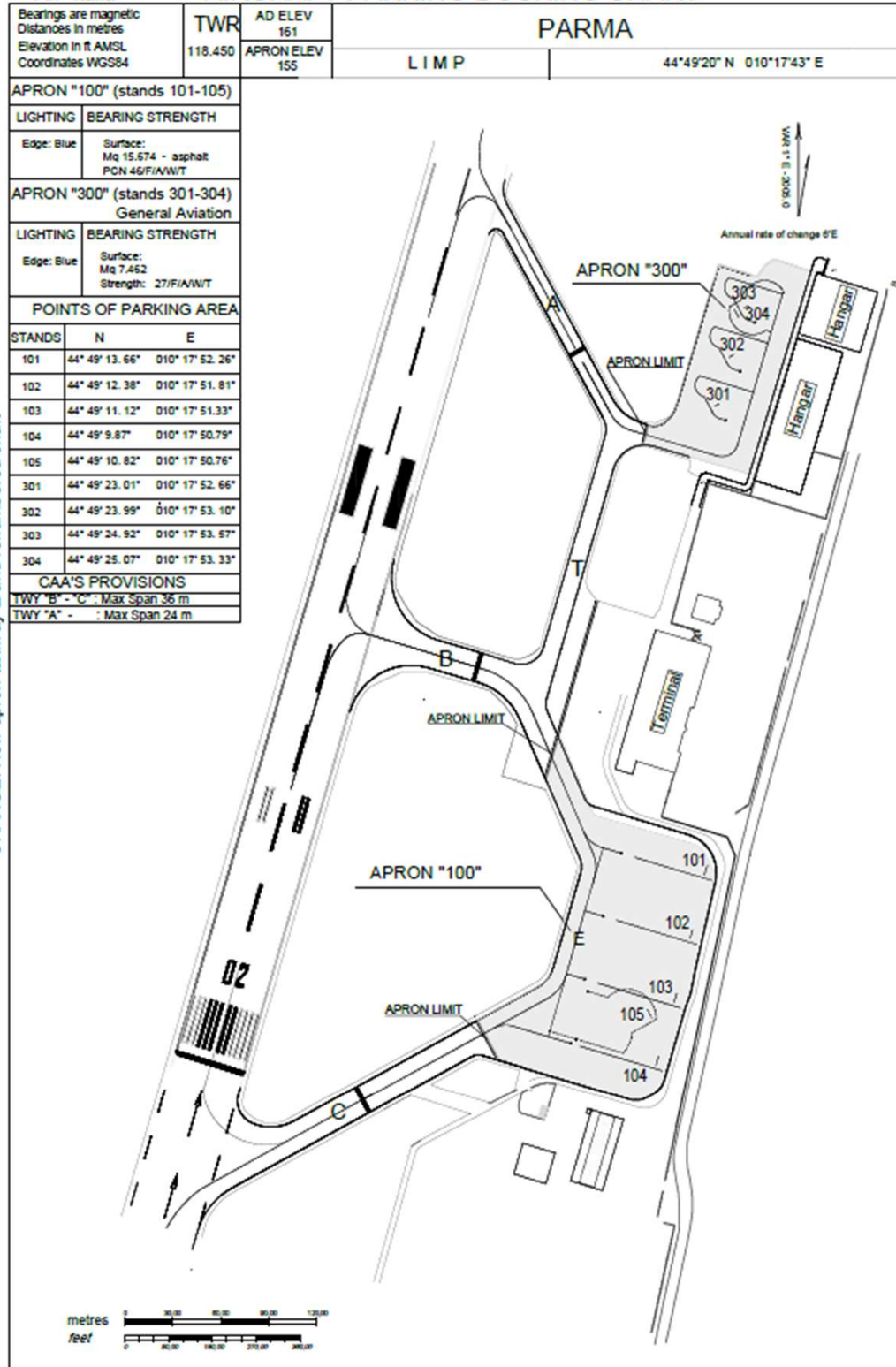
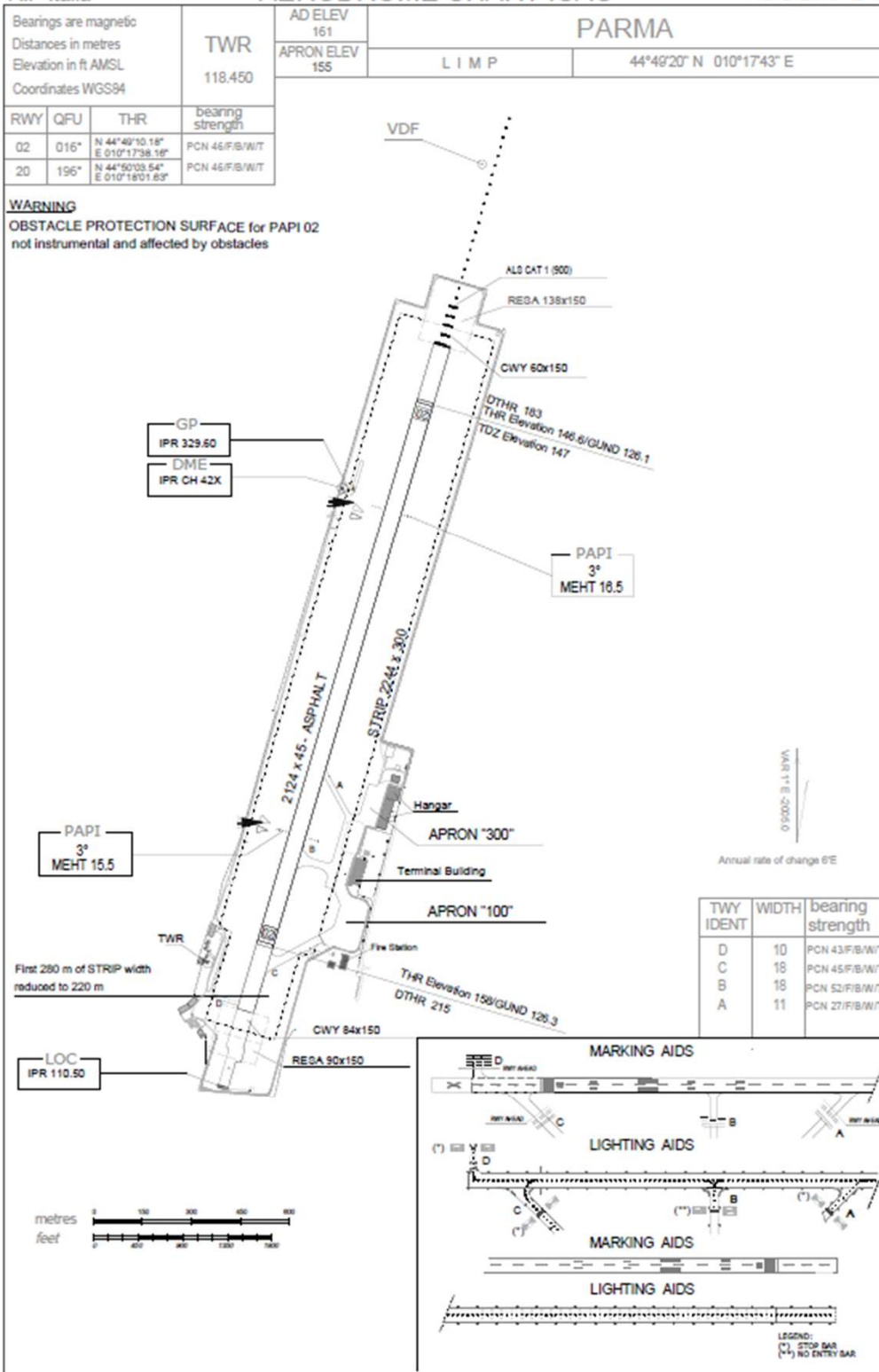
**Alle circolazione in Airside si applicano le norme derivanti da:**

- Regolamento UE 139/2014**
- Circolare Enac APT-24**
- Codice della Navigazione**
- Codice della strada**
- PNS (Programma Nazionale di Sicurezza) parte A**

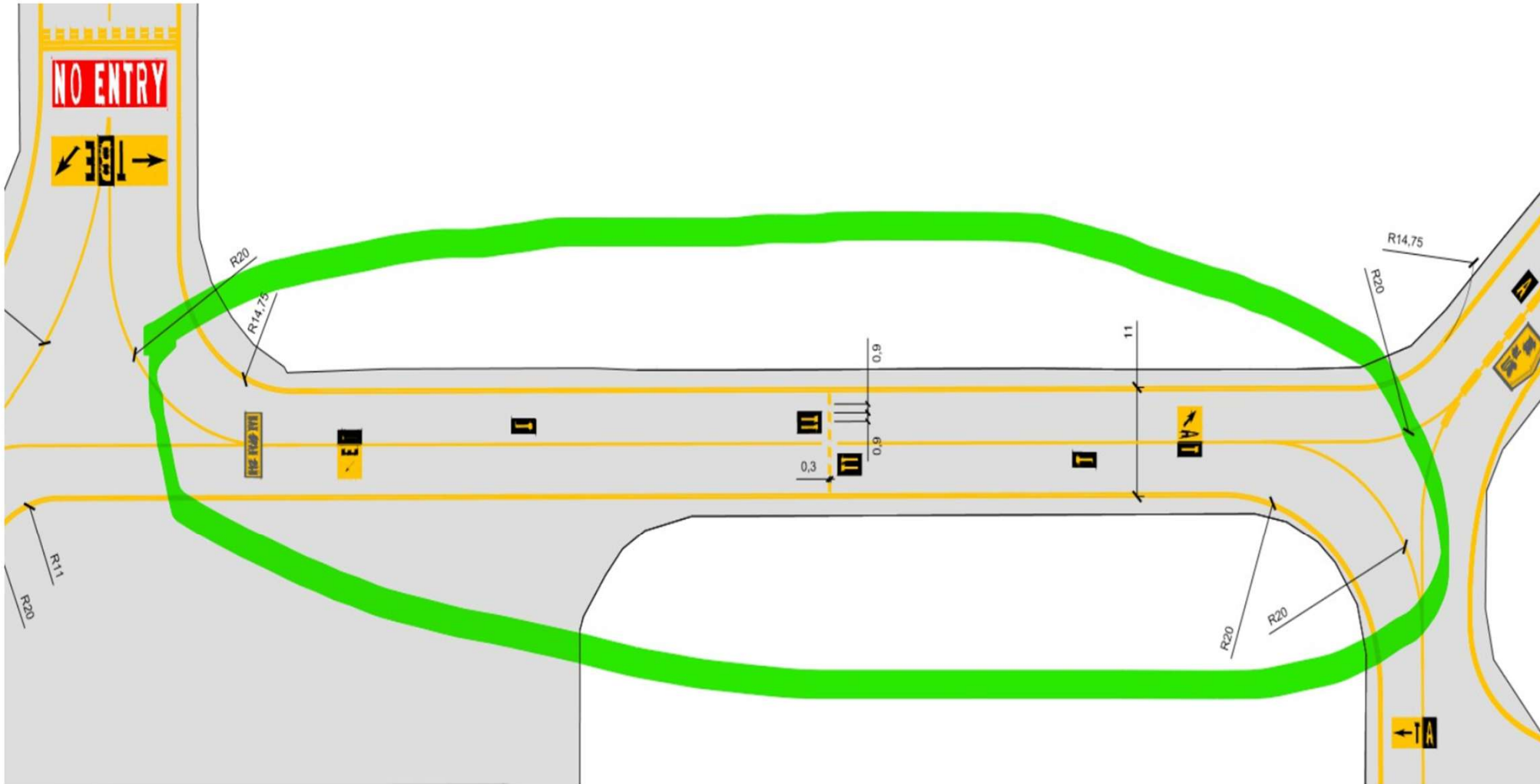
# *L'Aeroporto di Parma*

*L'Aeroporto di Parma è un aeroporto internazionale aperto al traffico civile. Il perimetro AIRSIDE è interamente recintato e percorribile via strada perimetrale.*

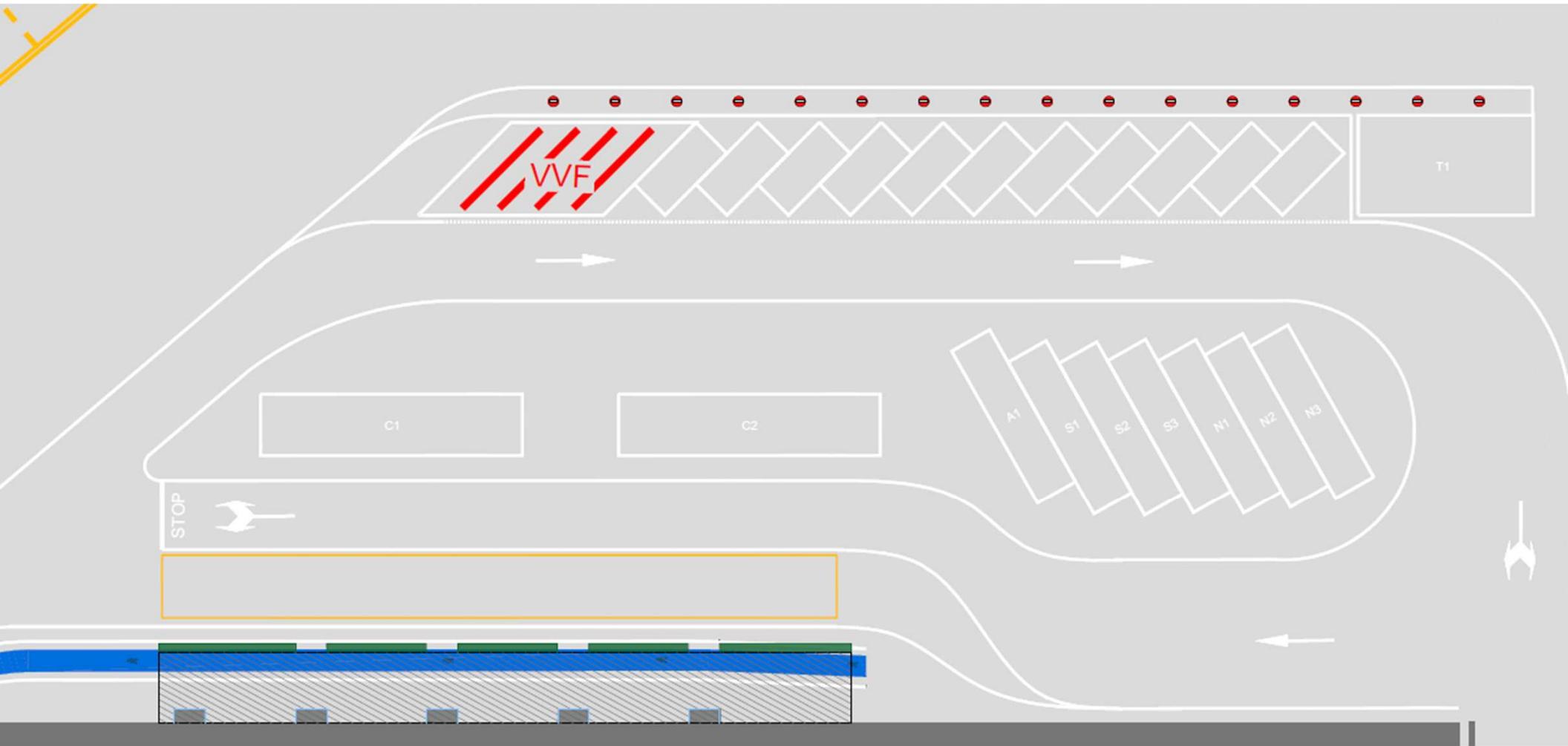
*L'area di MOVIMENTO è composta dai piazzali (APRON) "100", "300" e dal piazzale GSE, dai raccordi "A", "B", "C", "D" dalle vie di rullaggio «E», «F» e «T» e dalla pista di volo 02-20. Per muoversi AUTONOMAMENTE con un mezzo, è necessario essere in possesso di ADC (Runway o Apron) e per entrare nella RUNWAY STRIP è necessaria l'autorizzazione della Torre di controllo (TWR).*



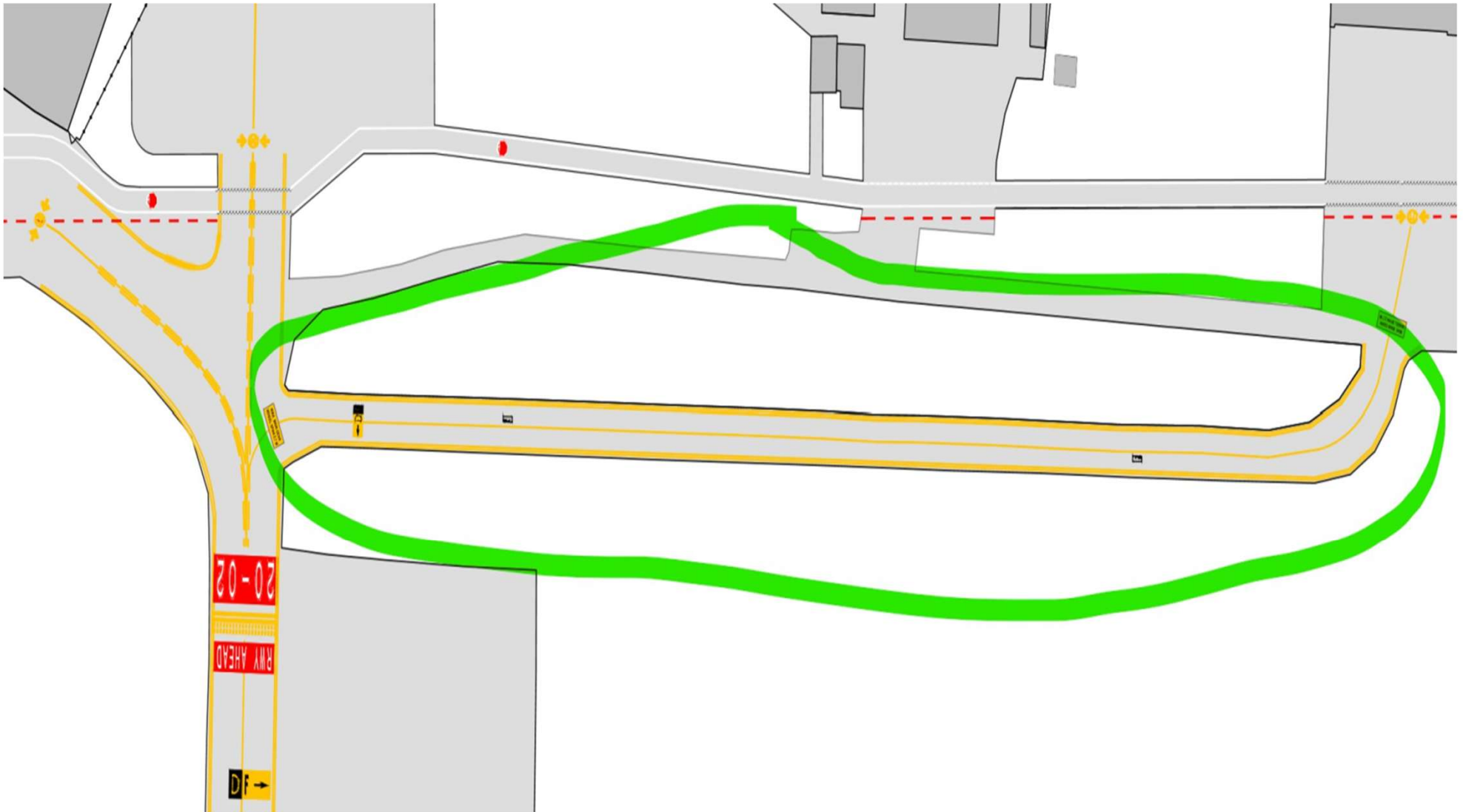
**Nuova via di rullaggio «T» che collega i raccordi «A» e «B» .  
DIVIETO ASSOLUTO di transito veicolare se non autorizzato e in  
costante contatto radio con la torre di controllo.**



**Parcheggio G.S.E. (Ground Support Equipment) antistante l'aerostazione. La viabilità perimetrale e' il tratto a doppio senso separato dagli stalli di sosta.**



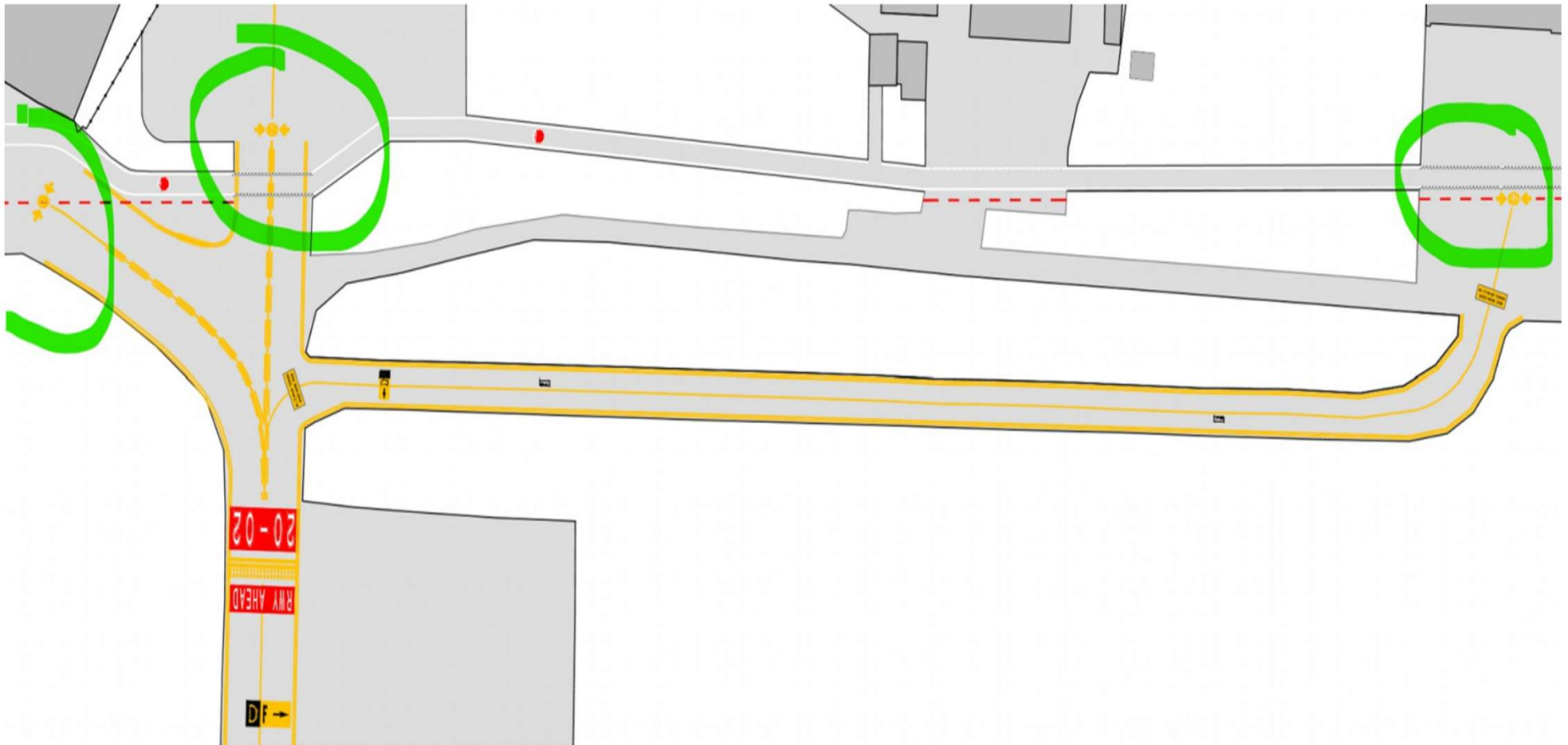
**Via di rullaggio «F» in zona «Bolla Ovest».**  
**DIVIETO ASSOLUTO** di transito veicolare se non  
autorizzato e in costante contatto radio con la torre di  
controllo.



## RELEASE POINT «D1», «D2» e «F1»

**ATTENZIONE!!** In questi punti gli aeromobili su autorizzazione delle torre accendono o spengono il motore.

**TUTTI I VEICOLI CHE PERCORRONO LA PERIMETRALE DEVONO DARE LA PRECEDENZA AI VELIVOLI**



# *La guida in Airside*

Per poter condurre AUTONOMAMENTE un mezzo in Airside, si rende necessario l'ottenimento dell'“Autorizzazione di guida nell'area di movimento” (A.D.C.) che può essere di tipo “A” (Apron) o di tipo “R” (Runway). Qualora la persona debba operare in Air Side pur non essendo in possesso di A.D.C., può farlo solo se scortato da personale in possesso dell'abilitazione. La “scorta”, può essere effettuata direttamente a bordo del mezzo, oppure a bordo di altro mezzo che lo precede senza che tra i due intercorra una distanza di sicurezza eccessiva.

## *I veicoli*

**L'accesso in Air Side è rigorosamente vietato a tutti gli automezzi non muniti di contrassegno o permesso che deve essere esposto in maniera visibile sul parabrezza e che sarà valido solo per l'aeroporto dal quale è stato emesso.**

**Salvo Ordinanze Enac in merito, tutti i veicoli circolanti in Air Side sono tenuti al rispetto del Codice Stradale e a mantenere una velocità moderata, non superiore ai 30 km/h in tutto il sedime, 20 Km/h sui piazzali e 10 in prossimità degli aeromobili (entro i 15 mt. dagli aeromobili e durante l'imbarco e lo sbarco passeggeri)**

## **DOTAZIONE DEI VEICOLI PER IL TRANSITO IN AIR SIDE**

**Affinché i veicoli possano circolare in Area di Movimento, è necessario che abbiano una particolare dotazione tecnica:**

- dispositivo parafiamma se impiegati in attività di rampa in prossimità degli aeromobili (solo per mezzi a benzina non catalizzati);**
- pannello o bandiera a scacchi su diverse parti della carrozzeria con colori a contrasto;**

**e inoltre...**

## **DOTAZIONE DEI VEICOLI PER IL TRANSITO IN AIR SIDE**

- logo della Società di appartenenza;
- lampeggiante di colore arancione/giallo;
- elenco delle frequenze da utilizzare nelle diverse aree dell'aeroporto, esposto all'interno dell'abitacolo, ove applicabile;
- radio ricetrasmittente fissa o portatile sintonizzata sulle frequenze in uso nell'aeroporto;
- nominativo radio del veicolo esposto in un punto ben visibile all'interno dell'abitacolo.

## *I veicoli*

**L'ADR.OPS.B.26 stabilisce che, in caso di scorta, anche il veicolo scortato debba essere in ascolto radio con la Torre di Controllo.**

***Nelle ore notturne, inoltre, i veicoli saranno sempre provvisti dei seguenti segnali:***

- **autobus, autocarri, generatori, autospazzatrice, trattori per traino aeromobili se con massa complessiva o superiore a 3,5 tonnellate: 4 luci fisse ai 4 angoli superiori della carrozzeria; se con massa inferiore a 3,5 tonnellate: una luce fissa in cabina o in posizione centrale sporgente dalla parte più alta;**
- **scale semoventi per passeggeri o da lavoro: una luce fissa sul punto più alto del mancorrente di sinistra;**
- **autogrù, automezzi con cestello e cabina elevabile: una luce fissa nel punto più alto del braccio e 4 luci fisse ai lati superiori del mezzo;**
- **autocisterne e rimorchi cisterne: un faro di pericolo in alto, al centro della cabina di guida e del rimorchio, 4 luci fisse agli angoli superiori della carrozzeria, striscia catarifrangente di altezza di almeno 10 cm per la lunghezza della cisterna o del rimorchio;**
- **autocarri elevabili per trasporto disabili : 4 luci fisse ai 4 lati della parte elevabile.**

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

**I segnali luminosi, devono essere attivati durante le operazioni in area di manovra;**

**Possono essere esentati da tale dotazione i veicoli che accedono occasionalmente con scorta per un massimo di 24 ore;**

**Sono esentati, ovviamente i mezzi di soccorso ed emergenza che intervengono in tali situazioni.**

# *Precedenze*

**In Air Side, la precedenza è riservata nell'ordine:**

- mezzi di soccorso durante lo svolgimento delle operazioni;**
- aeromobili anche se trainati;**
- veicoli che trasportano passeggeri;**
- mezzi di rampa;**
- veicoli impegnati in operazioni connesse ai voli.**

# *Requisiti per il rilascio dell'A.D.C.*

- Essere in possesso di idonea patente di guida in corso di validità;
- Essere in possesso di T.I.A. (Tesserino di Ingresso in Aeroporto);
- Aver effettuato un periodo di addestramento pratico a cura e responsabilità della società o ente di appartenenza nelle aree operative comprovato da apposita dichiarazione;
- Aver superato una prova teorica.

**L'A.D.C. ottenuta, viene apposta sul T.I.A. e autorizza la guida solo nelle aree aeroportuali e solo nello scalo in cui il soggetto abbia ottenuto l'autorizzazione.**




**Il titolare di ADC deve notificare immediatamente al Gestore aeroportuale l'eventuale scadenza o ritiro della patente di guida. Quest'ultima, rimane l'unico documento valido ai fini dell'accertamento delle capacità tecniche, fisiche e psicologiche a condurre un veicolo.**

**L'A.D.C. tipo "A" abilita alla guida su piazzali e perimetrale;**

**L'A.D.C. tipo "R" abilita alla guida in tutta l'Area di Manovra.**

**L'A.D.C. ha la stessa scadenza del T.I.A.**

# Regole chiave di sicurezza

PRECEDENZE	Gli aeromobili, anche al traino, hanno sempre la precedenza. Mai tagliare con ogni tipo di mezzo i flussi di passeggeri.	
LIMITI DI VELOCITA' MASSIMI DI SICUREZZA	ENTRO I 15 METRI DALL'AEROMOBILE E DURANTE LE OPERAZIONI DI IMBARCO / SBARCO	 10 km/h
	PIAZZALI	
	ALTRE AREE	
DISTANZE DI SICUREZZA	AEROMOBILE PARCHEGGIATO	2 metri
	AEROMOBILE DURANTE UN RIFORNIMENTO	15 metri
	AEROMOBILE CON LUCI ANTICOLLISIONE ACCESE	VIETATO AVVICINARSI
SORPASSI	Evitare i sorpassi; ove necessario effettuarli con cautela.	
RETROMARCIA	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.	
CIRCOLAZIONE SUL PIAZZALE	<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; utilizzare le perimetrale per tutti gli altri scopi.</u></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>	
AREA DI MANOVRA	<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>	
CONDIZIONI DI GUIDA	Non è consentito mettersi alla guida se sotto l'effetto di alcolici o droghe.	

# *Regole chiave di sicurezza*

## La ripetuta inosservanza delle Regole Chiave della Sicurezza porta al ritiro dell'A.D.C.

Qualora sia accertata un infrazione a carico di un operatore alla guida in Airside, il gestore effettua la segnalazione entro 48 ore all'Ufficio Enac per l'applicazione delle sanzioni previste.

Enac, accertata la sussistenza dell'infrazione, provvederà ad applicare la sanzione ai sensi dell'art. 1.174 del Codice della Navigazione

Polizia di Stato, Guardia di Finanza e Dogana sanzionano **DIRETTAMENTE** il trasgressore



**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**

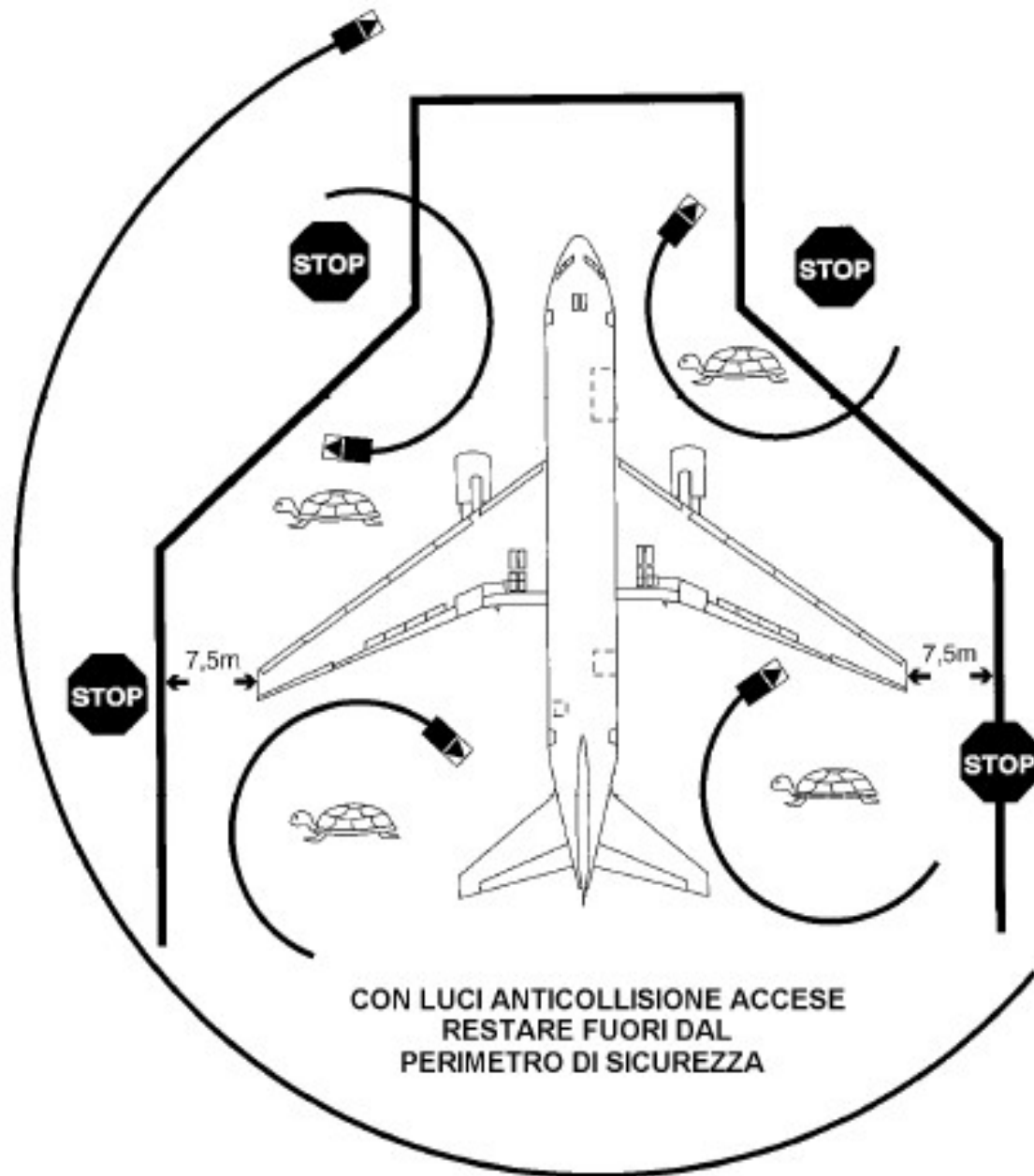
**SICUREZZA SONO:**

**FRETTA  
DISTRAZIONE  
ABITUDINE**

# *Guida sull'apron e sulle vie di servizio*

- La velocità massima da tenere sull'apron (o piazzale aeromobili) è di 20 km/h; sulle vie di servizio è di 30 km/h. La velocità deve essere ridotta a 10 km/h entro i quindici metri dall'aeromobile e durante le operazioni d'imbarco/sbarco passeggeri.
- L'aereo in movimento ha sempre la precedenza, anche quando viene trainato. Per «aeromobile in movimento» si intende un velivolo con le LUCI ANTICOLLISIONE ACCESE 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”.
- Bisogna dare sempre la precedenza a qualsiasi mezzo di rampa;

- **Non si devono tagliare MAI le file dei passeggeri;**
- **La manovra di retromarcia va eseguita 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.**
- **È SEVERAMENTE vietato fumare anche all'interno del veicolo;**
- **Tutti i mezzi devono rispettare la segnaletica e percorrere le vie di servizio all'interno della carreggiata;**
- **È assolutamente vietato avvicinarsi con qualsiasi mezzo all'aeromobile ad una distanza inferiore ai 2 metri e passare, anche a piedi, sotto le ali.**



# ***Parcheggio e sosta veicoli***

**È assolutamente vietato 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;**
- freno di stazionamento inserito.**

**Mai parcheggiare in modo che il veicolo sia di ostacolo ad eventuali operazioni di soccorso dei mezzi antincendio, che necessitano di un rapido accesso, come, ad esempio, sottobordo, nei pressi di una via di scorrimento, nel piazzale antistante la caserma dei VVF, davanti ai varchi d'emergenza posti lungo la recinzione o vicino agli idranti soprasuolo.**

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



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

# *Avaria 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).

# *...e se facciamo un incidente????*



# *...e se facciamo un incidente????*

In caso di incidente o collisione, anche lieve e/o apparentemente insignificante tra veicoli, è obbligatorio notificare immediatamente l'accaduto al proprio responsabile per le azioni conseguenti.

In particolare, qualora nel sinistro sia stato, anche leggermente, coinvolto un aeromobile, è **TASSATIVO** avvisare immediatamente il Gestore Aeroportuale; anche un piccolo segno può rappresentare un grandissimo pericolo in volo per tutti gli occupanti!!!!

# *Avaria ricetrasmittente*

Qualora il malfunzionamento avvenga in area di manovra e in particolare sulla pista di volo, liberare prontamente l'area utilizzando il raccordo libero più vicino sincerandosi che nel frattempo non sia stato impegnato da un aeromobile autorizzato dalla Torre a portarsi sul punto d'attesa. Raggiunta la distanza di sicurezza, provvedere immediatamente a raggiungere il mezzo di comunicazione più vicino per informare la Torre di Controllo dell'accaduto. Le ricetrasmittenti portatili potrebbero avere problemi di copertura sulle lunghe distanze, verificare sempre le condizioni di funzionamento dell'apparato, nonché lo stato di carica della batteria. Specialmente sulla pista di volo e all'interno della RWY STRIP, prevedendo una permanenza abbastanza lunga, è auspicabile portare con se una seconda ricetrasmittente.

# *Divieto di fumo*



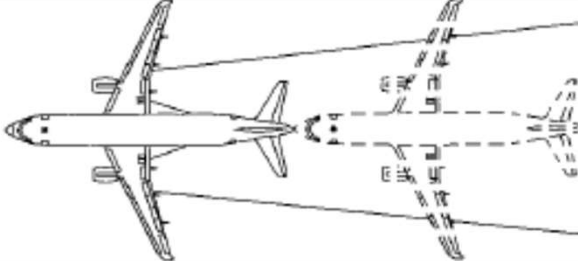
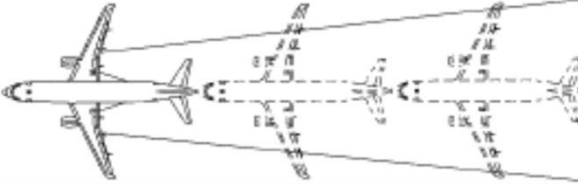
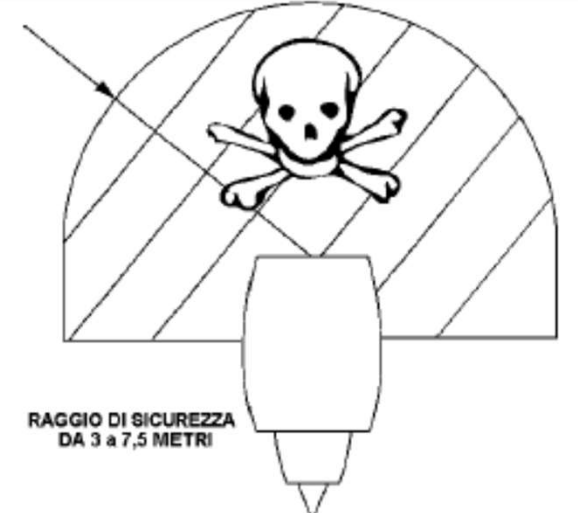
È però consentito fumare negli spazi appositamente adibiti, se presenti in aeroporto.

L'uso di fiamme libere in airside può essere eccezionalmente consentito previa valutazione e autorizzazione dei manager dei settori competenti

# Jet blast

Il jet-blast è il 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.

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 style="text-align: center;">RAGGIO DI SICUREZZA DA 3 a 7,5 METRI</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>

## *Aree critiche*

Sono aree principalmente erbose poste a lato della pista di volo, nelle quali è assolutamente vietato l'accesso, anche a piedi, senza l'autorizzazione della Torre di Controllo e, in alcuni casi, anche del personale che svolge la manutenzione sull'impianto I.L.S. (Instrumental Landing System).

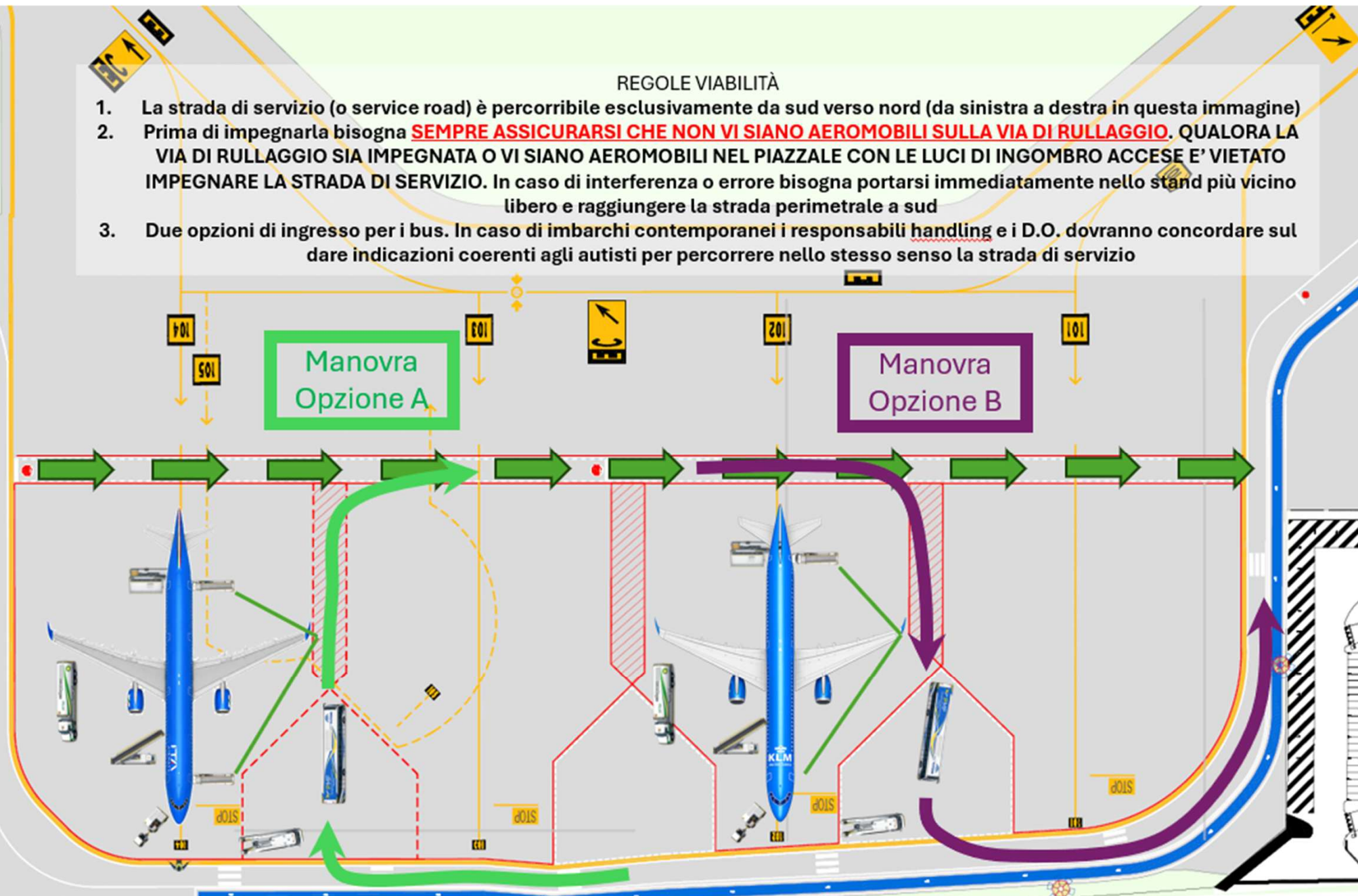
L'I.L.S. funziona mediante l'impiego di onde radio ed è per questo che risulta notevolmente influenzato dalla presenza di ostacoli e masse ferrose (persone, veicoli, vegetazione troppo alta, etc...). Sono quindi state create delle aree di rispetto attorno al Localizzatore e alla Guida Planata (i due sistemi che compongono l'I.L.S.), recintate e dotate di cartelli di divieto d'accesso («AREA CRITICA I.L.S. - DIVIETO D'ACCESSO»).

La recinzione dell'area critica è realizzata in materiale «radiotrasparente», cioè senza l'impiego di materiale ferroso. Lo stesso vale anche per la recinzione aeroportuale di parte della Testata 20, realizzata in plastica, fibra di vetro o legno.

# Strada di Servizio

## REGOLE VIABILITÀ

1. La strada di servizio (o service road) è percorribile esclusivamente da sud verso nord (da sinistra a destra in questa immagine)
2. Prima di impegnarla bisogna **SEMPRE ASSICURARSI CHE NON VI SIANO AEROMOBILI SULLA VIA DI RULLAGGIO**. QUALORA LA VIA DI RULLAGGIO SIA IMPEGNATA O VI SIANO AEROMOBILI NEL PIAZZALE CON LE LUCI DI INGOMBRO ACCESE E' VIETATO IMPEGNARE LA STRADA DI SERVIZIO. In caso di interferenza o errore bisogna portarsi immediatamente nello stand più vicino libero e raggiungere la strada perimetrale a sud
3. Due opzioni di ingresso per i bus. In caso di imbarchi contemporanei i responsabili handling e i D.O. dovranno concordare sul dare indicazioni coerenti agli autisti per percorrere nello stesso senso la strada di servizio



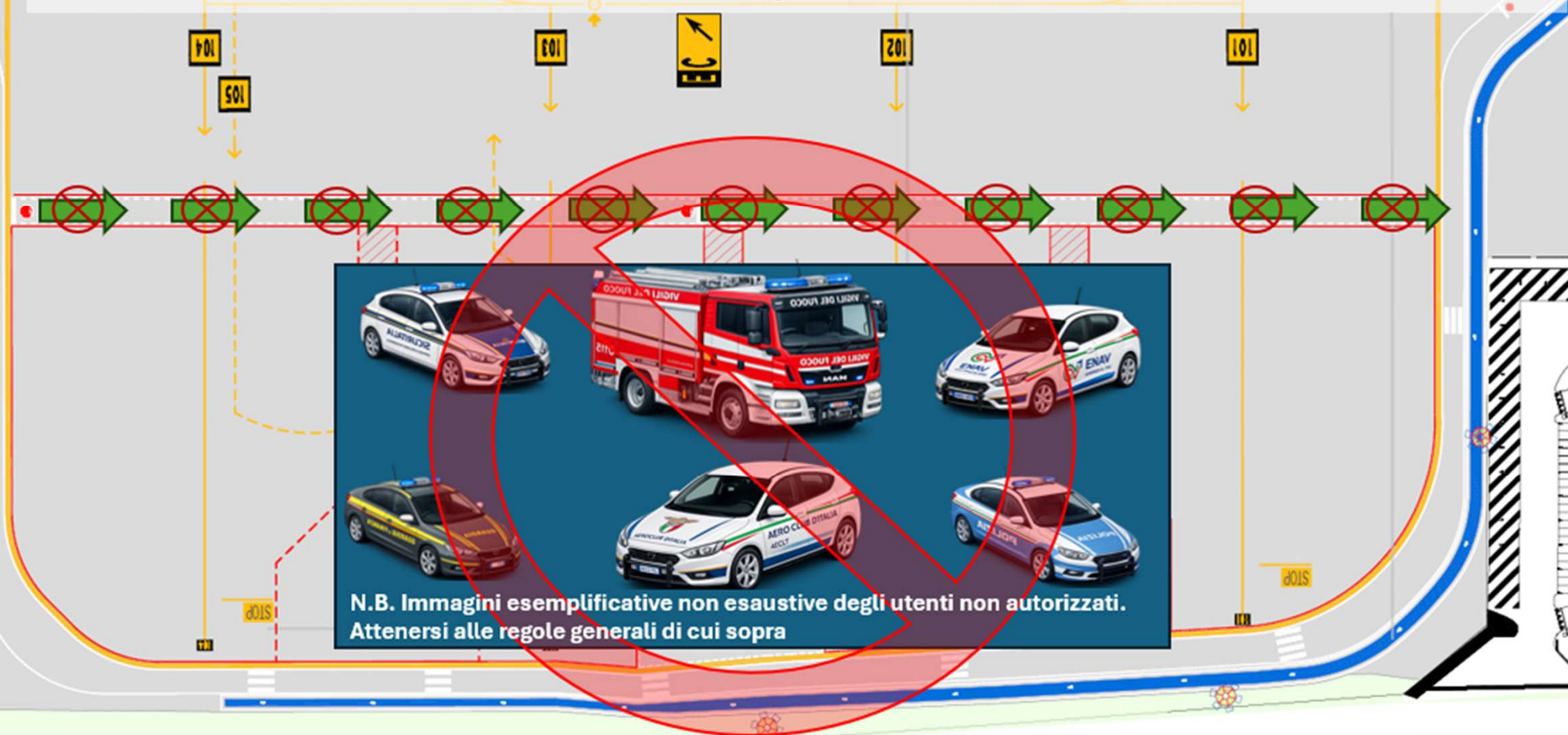
# Strada di Servizio

## **STRADA DI SERVIZIO DEDICATA SOLO AD HANDLER E RIFORNIMENTO CARBURANTE DURING IL SERVIZIO AI VOLI.**

QUALORA GLI SPAZI LO CONSENTANO È PREFERIBILE **SEMPRE** L'USO PRIORITARIO DELLA PERIMETRALE E NON DELLA STRADA DI SERVIZIO.

L'accesso è consentito solamente durante l'assistenza al volo. **VIGE DIVIETO ASSOLUTO DI SOSTA SULLA STRADA DI SERVIZIO È ASSOLUTAMENTE VIETATO IMPEGNARE LA STRADA DI SERVIZIO A PIEDI**

DIVIETO ASSOLUTO DI ACCESSO A CHIUNQUE AL DI FUORI DEI VEICOLI DI ASSISTENZA AEROMOBILI E PASSEGGERI. Tutti gli operatori aeroportuali sono tenuti a vigilare su questa regola e a segnalare i trasgressori secondo le procedure previste dal gestore.



# *Circolazione in bassa visibilità*

Durante le A.W.O.(ALL WEATHER OPERATIONS) la visibilità è insufficiente per consentire al personale TWR di esercitare il controllo visivo sul traffico nell'area di manovra, pertanto in tali condizioni viene 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.

L'attivazione ufficiale delle A.W.O. o Operazioni Ogni Tempo comporta anche l'attivazione delle L.V.P. (Low Visibility Procedures) che disciplinano la circolazione sul piazzale - resa pericolosa e difficile data la scarsissima visibilità – che deve essere condotta con particolare prudenza.

# *Circolazione in bassa visibilità*

L'attivazione ufficiale delle A.W.O. o Operazioni Ogni Tempo comporta anche l'attivazione delle L.V.P. (Low Visibility Procedures) che disciplinano la circolazione sul piazzale - resa pericolosa e difficile data la scarsissima visibilità – che deve essere condotta con particolare prudenza. Quando esse sono in vigore solo i veicoli essenziali per le operazioni aeroportuali guidati da personale formato e istruito sono autorizzati ad accedere all'area di manovra previa autorizzazione della Torre. Tali veicoli sono dotati di una mappa dell'aeroporto 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.

# *A.W.O. e L.V.P.*

**Tutti i veicoli ed il personale non essenziali (ad esempio lavoratori in appalto e società di manutenzione) e la loro attrezzatura devono essere allontanati dall'area di manovra. 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. 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.**

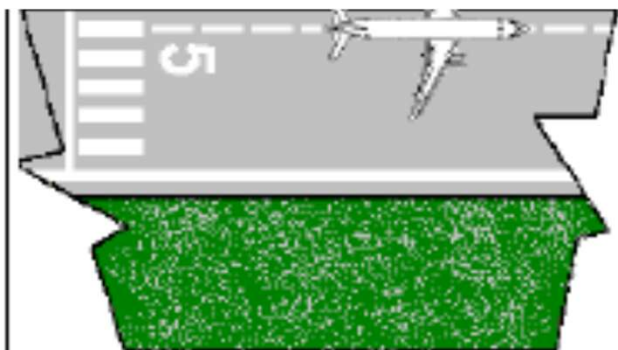


# *Circolazione in condizioni meteo avverse*

In caso di pioggia, temporali, neve (anche sciolta) le condizioni di guida peggiorano drasticamente. La superficie bagnata comporta non solo la diminuzione di aderenza degli pneumatici, ma anche una ridotta visibilità della segnaletica orizzontale che talvolta può addirittura scomparire.

In caso di neve, ghiaccio o brina, l'azione frenante è ridotta al minimo, pertanto il rischio di collisioni è elevato. Le precipitazioni, inoltre, comportano una riduzione consistente della visibilità. Verificare, quindi, la perfetta efficienza almeno delle luci e dei freni (è consigliabile una leggera prova freni immediatamente dopo la partenza), oltre al perfetto funzionamento dei tergicristalli. Fare riferimento anche alla Sezione 24 del Manuale di Aeroporto.

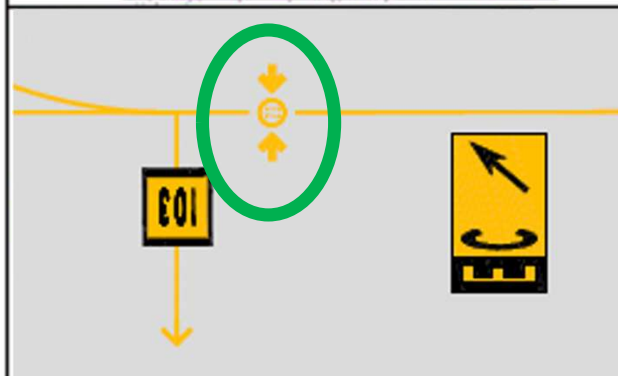
# Segnaletica orizzontale



## LINEE BIANCA CONTINUA, A TRATTI E A BARRE

In una pista di volo, segnalano il bordo di una pista, la centerline (asse) e la soglia.

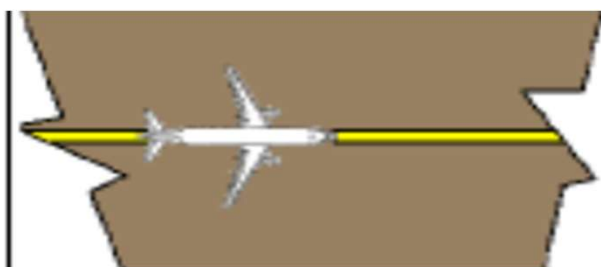
In una strada perimetrale valgono come descritto nel Codice della Strada.



Release point  
(EZ, D1, D2, F1)

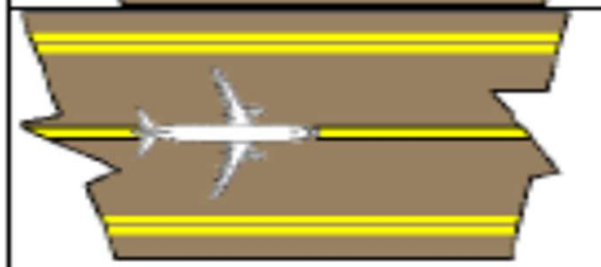


Diritto di precedenza agli  
aeromobili



#### LINEA GIALLA CONTINUA

Asse (centerline) di una via di rullaggio aeromobili, sia di Taxiway che di piazzale (taxilane)



#### DOPPIA RIGA GIALLA

Indica il bordo di una via di rullaggio (Taxiway)



INDICAZIONE STAND AEROMOBILE (PARCHEGGIO)



#### MARKING POSIZIONE DI ATTESA

Indica una posizione di attesa destinata a proteggere l'ingresso in pista da una Taxiway.



**ATTENZIONE: NON VA MAI OLTREPASSATA SENZA  
AUTORIZZAZIONE SPECIFICA DELL'ENAV DI PARMA!**

# *Segnaletica verticale*



## CARTELLI DIVIETO DI ACCESSO

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).

Qualora il segnale di divieto riporti anche la dicitura "accesso consentito previa autorizzazione TWR" viene indicata la necessità di chiedere l'autorizzazione all'Torre di Controllo per poter proseguire.

	<p><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><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><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><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)*

Le barre di arresto (STOP BARS) sono luci rosse incassate, disposte trasversalmente alla Taxiway ad intervalli di 3 m, visibili sia in uscita dalla pista verso il piazzale, sia in entrata dal piazzale verso il punto d'attesa; in quest'ultimo caso, le barre d'arresto, sono unidirezionali di colore rosso.

Le barre d'arresto hanno lo scopo primario di impedire l'ingresso non autorizzato di aeromobili e veicoli in pista (RUNAWAY INCURSION). Sono presenti su tutti i punti d'attesa dei raccordi e attivate qualora siano previste operazioni in condizioni di visibilità uguali o inferiori ai 1200 mt. di visibilità.

Le barre d'arresto sono controllate manualmente o automaticamente dalla Torre di Controllo e associate a due coppie di sensori anti intrusione. Il traffico che chiede l'accesso in pista, deve assolutamente fermarsi se la barra d'arresto è accesa con luci rosse. Potrà procedere solo a stop bars spente e previa autorizzazione della Torre

# *Barre d'arresto (stop bars)*

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

# *Barre d'arresto (stop bars)*

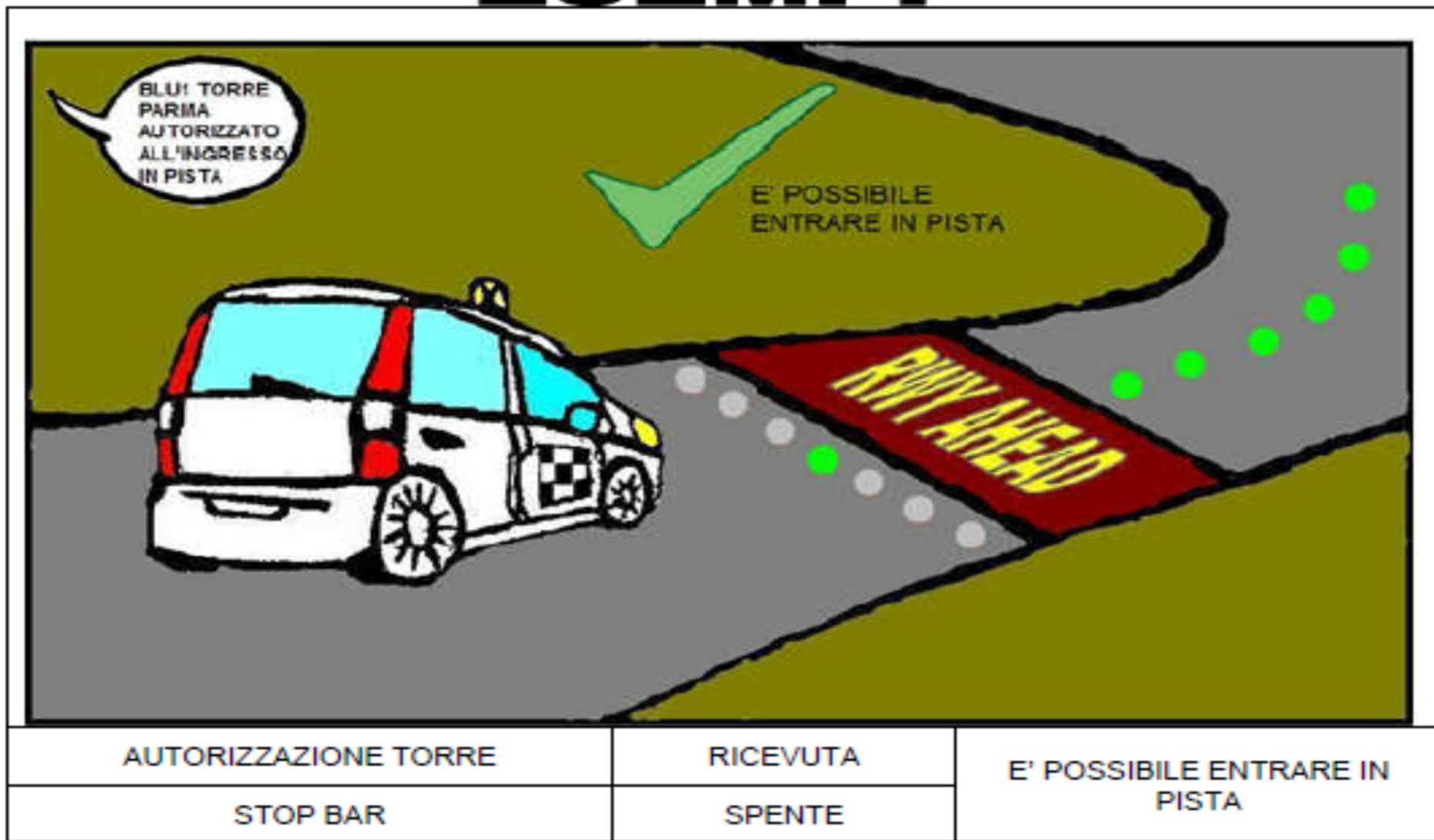
Dal raccordo «B» è vietato l'ingresso in pista e le stop bars sono sempre accese.

Come già detto, per l'ingresso in pista necessita:

- 1- autorizzazione della Torre;
- 2- spegnimento delle stop bar.

**MAI ENTRARE IN PISTA QUALORA MANCHI UNA DELLE DUE CONDIZIONI SOPRACITATE!!!!!!**

# ESEMPI

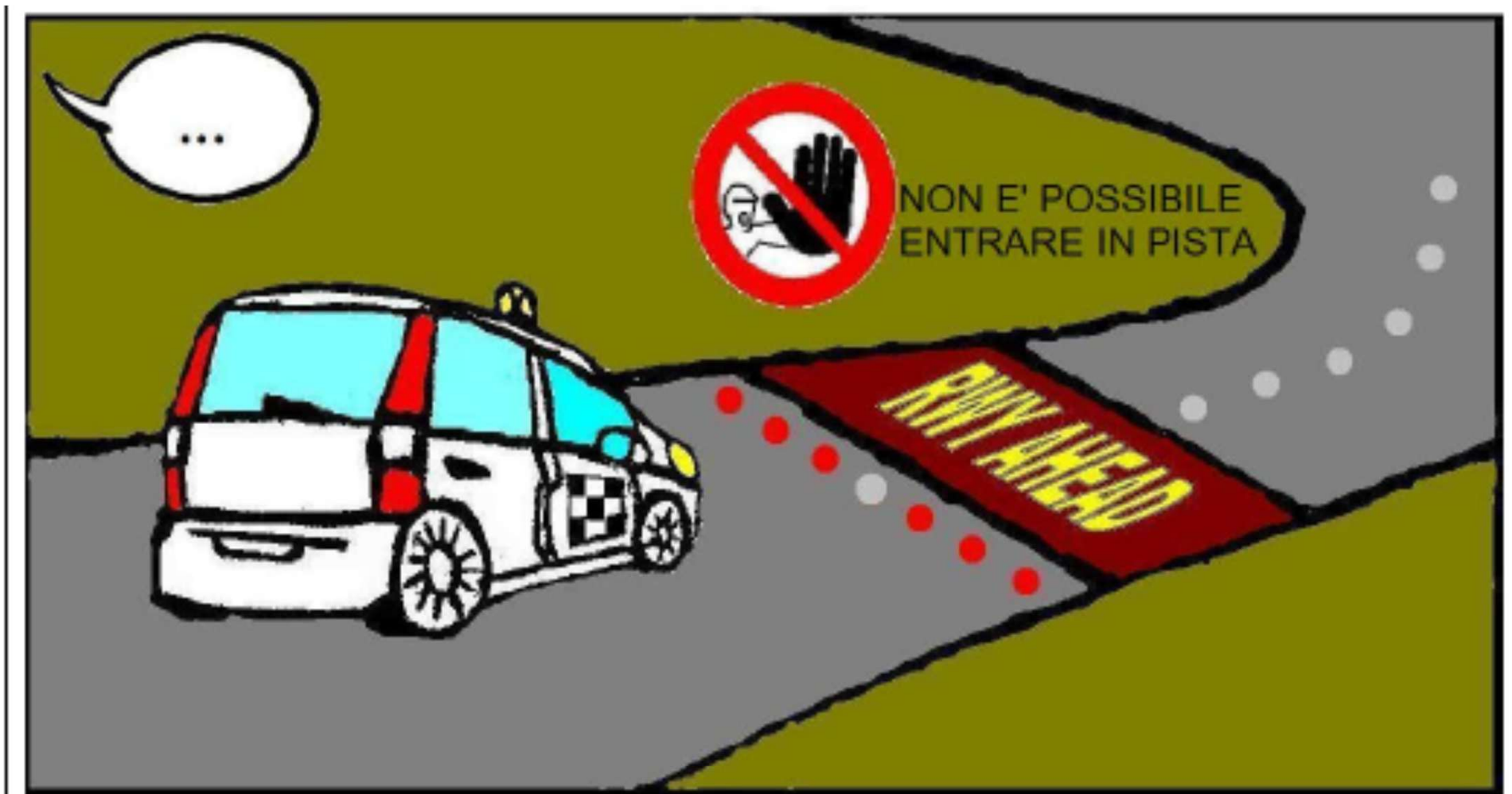




AUTORIZZAZIONE TORRE	RICEVUTA	NON ENTRARE IN PISTA
STOP BAR	ACCESE	



AUTORIZZAZIONE TORRE	NON RICEVUTA	NON ENTRARE IN PISTA
STOP BAR	SPENTE	



AUTORIZZAZIONE TORRE	NON RICEVUTA	NON ENTRARE IN PISTA
STOP BAR	ACCESE	

# *Segnalazioni notturne*

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

# *Uso della ricetrasmittente*

a) Prima di iniziare la trasmissione:

- controllare l'efficienza della radio, in particolare il giusto volume (né troppo alto né troppo basso);
- 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. **FONDAMENTALE LA RIDONDANZA!!**

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.

# *Uso della ricetrasmittente*

- 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.
- i) Quando si prevede che parti del messaggio dovranno essere trascritte parlare con una cadenza più lenta.
- j) Mantenere il tono della voce a livello costante.
- k) Una piccola pausa prima e dopo la pronuncia dei numeri è necessaria per facilitare la comprensione.
- l) Evitare esitazioni.

# *Uso della ricetrasmittente*

- m) Schiacciare completamente il mike durante la trasmissione e non rilasciarlo prima che il messaggio sia completato.
- n) Tenere la radio costantemente accesa quando si circola nelle aree di manovra.
- o) Quando si ricevono istruzioni o autorizzazioni da parte della Torre di Controllo è fondamentale la ripetizione delle parti essenziali della comunicazione (read-back), allo scopo di prevenire errori di comprensione o fraintendimenti.



# *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	

# Frasesologia standard

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

***Evitare risposte come OK, VA BENE, PERFETTO, SENTO MALE.***

# *Nominativi radio*

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

<b>ROSSO</b>	<b>Vigili del Fuoco</b>
<b>GIALLO</b>	<b>SOGEAP Spa</b>
<b>BLU</b>	<b>ENAV e suoi fornitori</b>
<b>BIANCO</b>	<b>Sanità aerea</b>
<b>NERO</b>	<b>NAAP Srl</b>
<b>VERDE</b>	<b>Rifornimento carburante aeromobili</b>
<b>POLIZIA</b>	<b>Polizia di Stato</b>
<b>GRIGIO</b>	<b>Dogana e Guardia di Finanza</b>
<b>SFALCIO</b>	<b>Sfalcio erba</b>
<b>FALCO</b>	<b>Allontanamento volatili a mezzo falchi addestrati</b>
<b>ENAC</b>	<b>Ente nazionale Aviazione Civile</b>

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

# Segnalazioni luminose della torre di controllo

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 paragrafo 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.

# ***F.O.D.*** ***(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 e provocare danni alle persone.

# ***F.O.D.*** ***(Foreign Object Damage)***

**È fondamentale capire 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.

# **F.O.D.** **(Foreign Object Damage)**

*È fondamentale segnalare immediatamente la presenza di ostacoli o oggetti che possono rappresentare un pericolo (F.O.D.) e rimuoverli o, se impossibilitati, farli rimuovere*



**Grazie  
per  
l'attenzione**