



R

A.D.C.

A

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

AIR SIDE DRIVING CERTIFICATE

Il presente elaborato è stato prodotto da So.Ge.A.P. S.p.A. 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.

1.GLOSSARIO TERMINI.....	3
2.LA CIRCOLAZIONE IN AIR SIDE	7
3.IL SEDIME AEROPORTUALE	7
4.AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI	12
5.LA REGOLAMENTAZIONE IN AIR SIDE.....	12
6.L'A.D.C. (AIR SIDE DRIVING CERTIFICATE).....	12
7.REGOLE CHIAVE DI SICUREZZA	13
8.ACCESO VEICOLI.....	15
9.DOTAZIONE DEL VEICOLO PER IL TRANSITO IN AIR SIDE	15
10.SERVIZI ED OPERAZIONI IN AIR SIDE.....	16
10.1.IL PIAZZALE AEROMOBILI	16
10.2.GUIDA IN PIAZZALE AEROMOBILI E VIE DI SERVIZIO.....	16
10.3.CIRCOLAZIONE A PIEDI	17
10.4.NORME GENERALI SULL'UTILIZZO DEI MEZZI	18
11.PARCHEGGIO E SOSTA VEICOLI.....	20
12.INCIDENTI	20
13.PIANI DI EMERGENZA AERPORTUALI	21
13.1.P.E.I.	21
13.2.P.E.A.....	22
14.C.O.E. - (CENTRO OPERATIVO PER L'EMERGENZA)-.....	22
15.MALFUNZIONAMENTO DEL MEZZO	23
16.MALFUNZIONAMENTI APPARATO RADIO	23
17.AVVICINARSI AGLI AEROMOBILI	23
18.NO SMOKING	25
19.JET-BLAST.....	26
20.L'AREA SENSIBILE (SENSITIVE A.) E L'ARIA CRITICA (CRITICAL A.) I.L.S.	26
21.LA CIRCOLAZIONE DURANTE LE OPERAZIONI IN BASSA VISIBILITA' I.V.P.....	27
22.CIRCOLAZIONE DURANTE CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE.....	28
23.SEGNALETICA ORIZZONTALE AIR SIDE	28
24.SEGNALETICA VERTICALE AIR SIDE	30
25.ACCESO ALL'AREA DI MANOVRA (PISTA E TAXIWAY)	37
26.SEGNALAZIONI NOTTURNE.....	38
27.USO DELLA RADIO	38
28.NOMINATIVI RADIO	42
29.ESEMPI DI COMUNICAZIONE RADIO IN AREA DI MANOVRA	43
30.SEGNALAZIONI LUMINOSE DELLA TORRE.....	44

31.FOD (FOREIGN OBJECT DAMAGE/DEBRIS)	45
32.D.P.I. DISPOSITIVI PROTEZIONE INDIVIDUALE.....	46
33.PROGRAMMA PER GLI ESAMI DI ABILITAZIONE ALLA GUIDA NELL' AIRSIDE.....	47



1. 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 Operations (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.

ATM (Air Traffic Management), Gestione del traffico aereo.

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 la 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) È 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.

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 intermedia (Intermediate holding position) IHP - Posizione definita ai fini del controllo del traffico al suolo presso la quale gli aeromobili in rullaggio ed i veicoli devono fermarsi ed attendere l'autorizzazione a proseguire, quando così istruiti dalla torre di controllo di aeroporto.



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.

R.V.R. (Runway Visual Range) è la distanza (in metri) a cui il pilota di un velivolo sulla "centre line" di una pista può vedere.

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 che, sotto la vigilanza di ENAC e coordinandosi con la società ENAV SpA, assegna le piazzole di sosta agli aeromobili e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili, verificando il rispetto delle prescrizioni del regolamento di scalo da parte degli operatori privi di fornitori di servizi aeroportuali.

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.

2. 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 A.D.C. deve necessariamente possedere, evitando distrazione e fretta quando alla guida.

3. IL SEDIME AEROPORTUALE

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

Il perimetro AIRSIDE è percorribile via strada perimetrale.

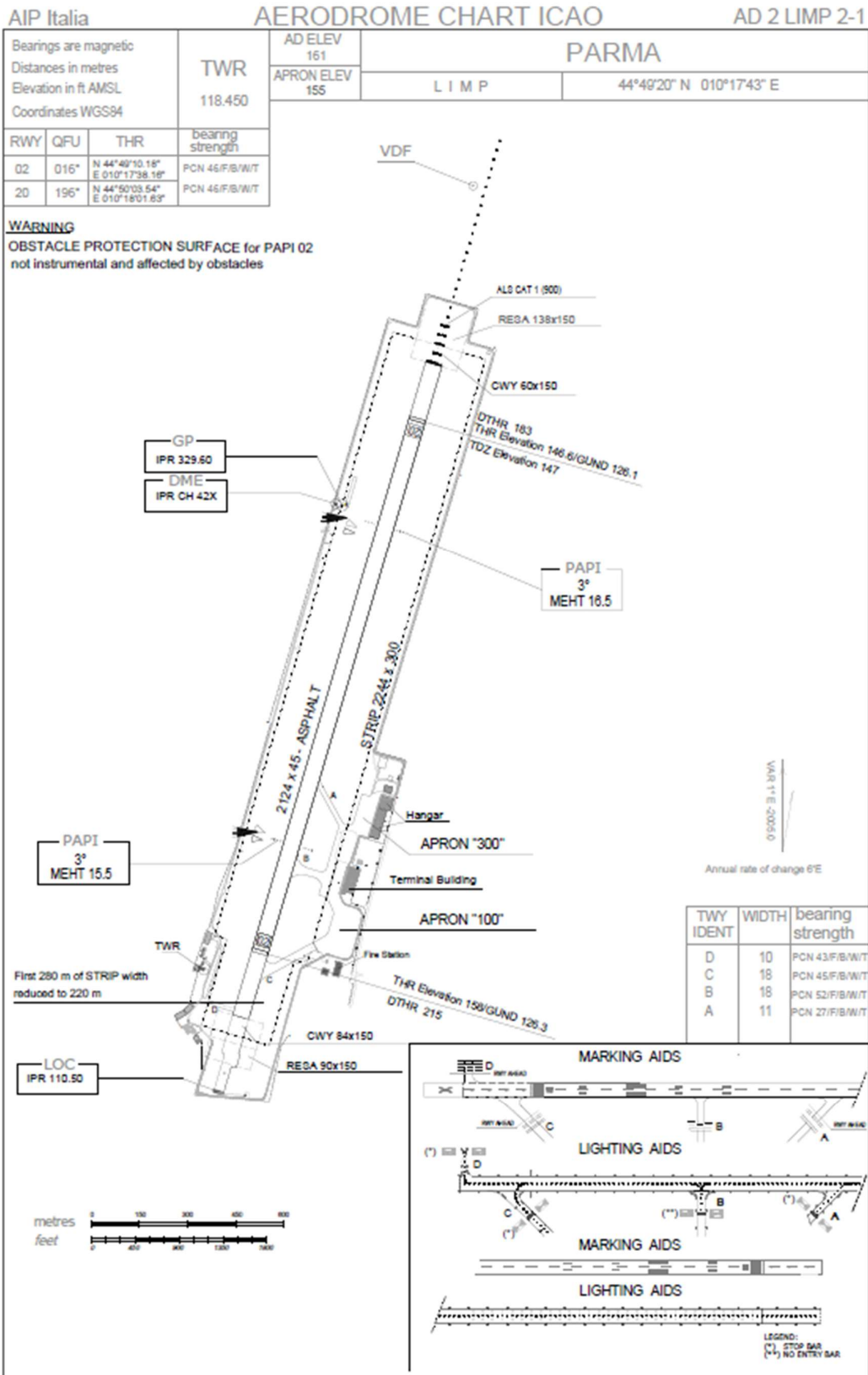
L'area di MOVIMENTO è composta dagli APRON 100 e 300, dai raccordi A, B, C, D, T, E, F e dalla pista di volo 02-20.

Per muoversi con un mezzo è necessario essere in possesso di A.D.C..

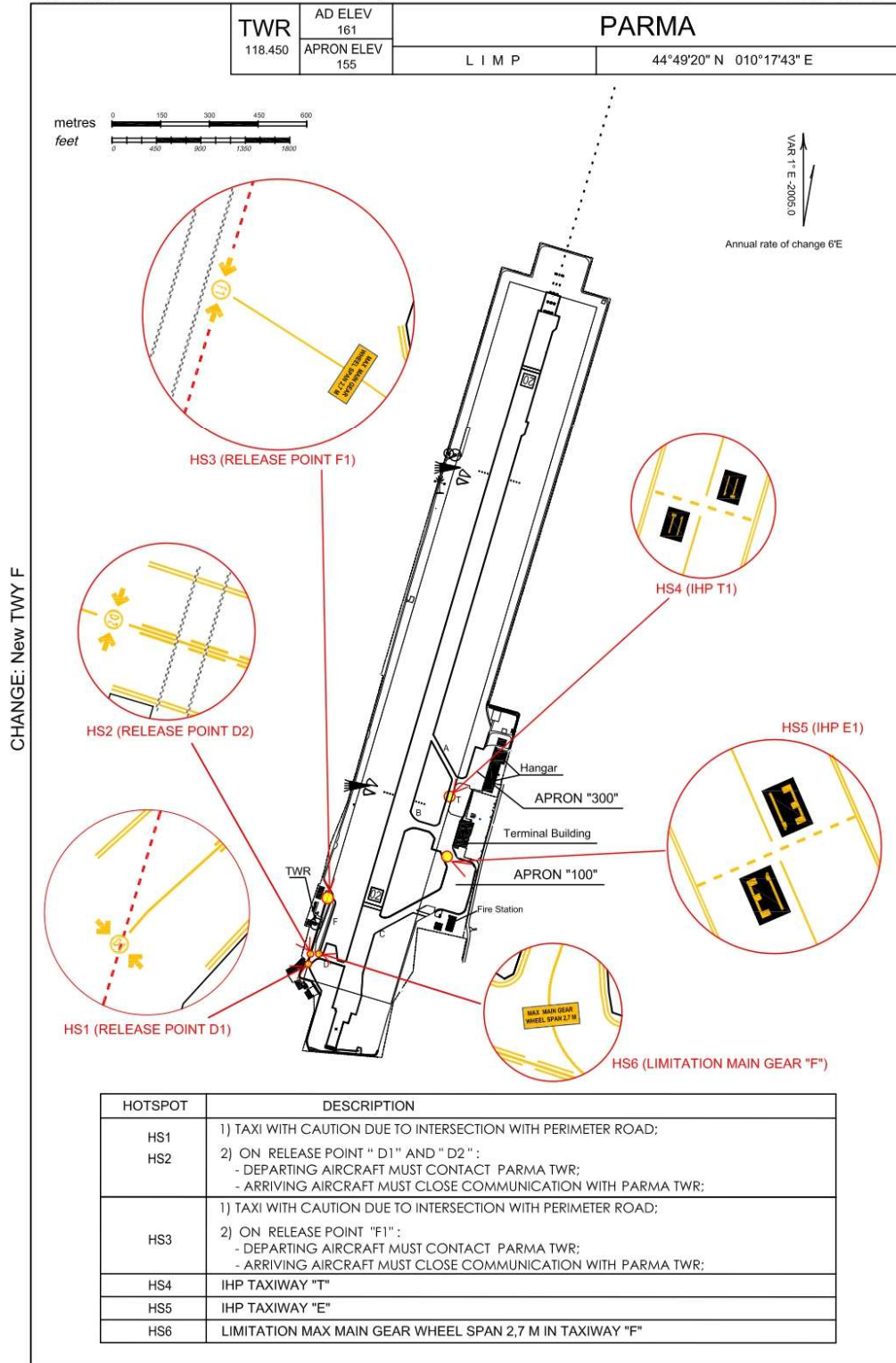
Per entrare nella RUNWAY STRIP è necessaria l'autorizzazione della TWR.

Rete Taxiway dell'Aeroporto di Parma

Taxiway	Categoria massima aeromobili	Limitazioni
A	B	Nil
B	C	Utilizzabile solo in uscita dalla pista*
C	C	Nil
D	B	Utilizzabile solo dagli a/m destinati all'aera di aviazione generale autorizzati
E**	C	Nil
F	A	Utilizzabile solo da aa/mm ILONE, IDUCL e da aa/mm del NAAP con carrello principale avente larg. max mt. 2,70
T	B	Nil max wingspan 24 mt.



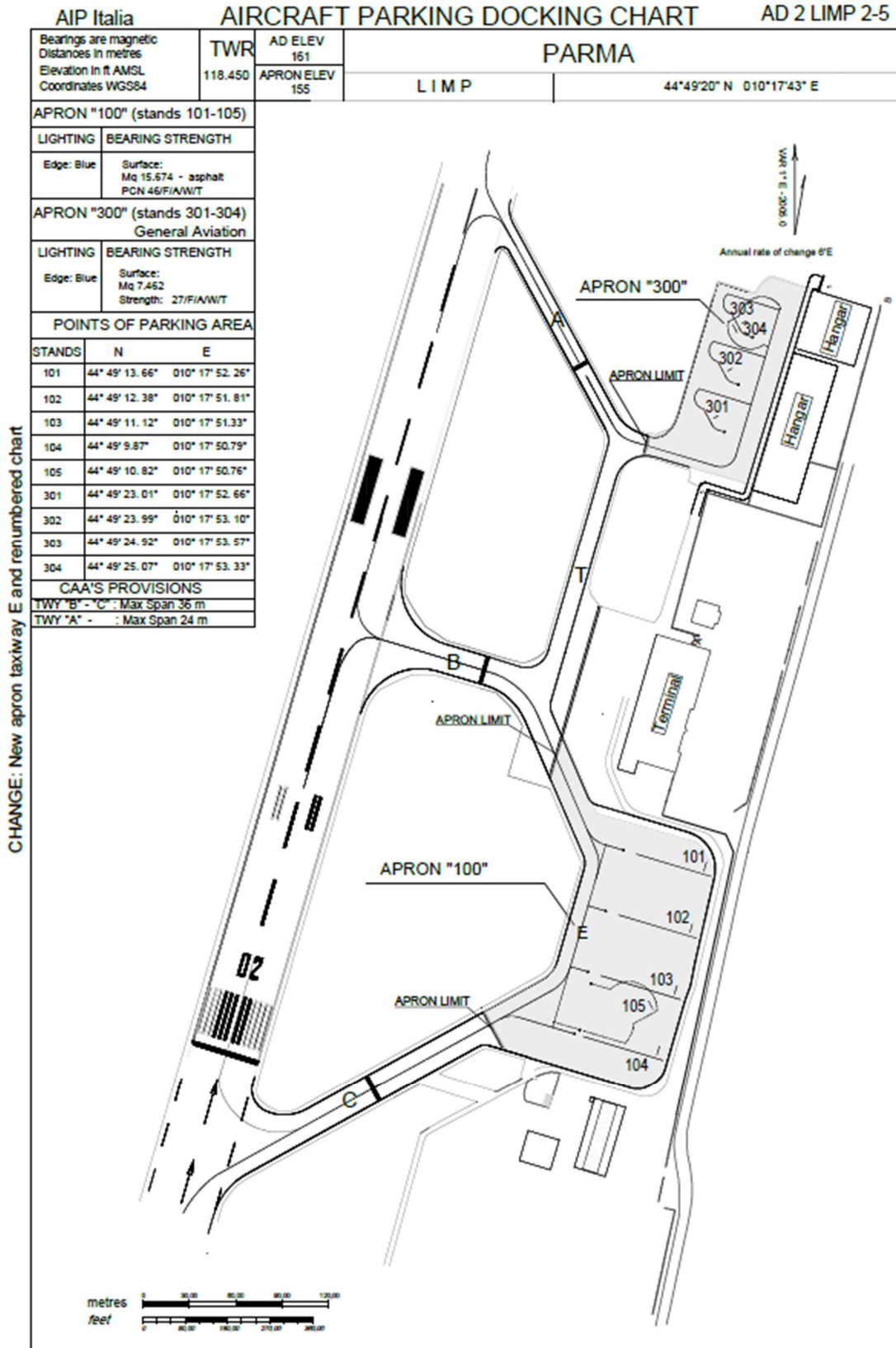
AIP Italia **HOTSPOT MAP (NOT FOR NAVIGATION)** AD 2 LIMP 2-3



ENAV - Roma

Data provided by SO.GE.AP. S.p.A.

AIRAC effective date 18 JUN 2020 (A5/20)



4. AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI

Tutti i veicoli che operano in Air Side devono esporre il permesso alla circolazione rilasciato da So.Ge.A.P. S.p.A., come da Regolamento di Scalo (paragrafo 7).

5. 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 dalle Ordinanze ENAC, 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 impegnati in operazioni legate ai voli;
- ai veicoli non impegnati in operazioni legate ai voli.

Tutti i veicoli circolanti in Airside sono tenuti al rispetto delle norme del Codice della Strada e all'osservanza della segnaletica orizzontale e verticale, che deve essere conforme alla normativa vigente.

Per la circolazione sui piazzali, dove la presenza di aeromobili, sia fermi che in movimento, aumenta il rischio, ogni soggetto deve:

- attenersi alla segnaletica, in particolare a quella indicante zone di pericolo o di rischio,
- non creare intralcio alle operazioni di piazzale, alla circolazione o all'evacuazione di persone o mezzi in caso di emergenza, o alle cisterne del carburante,
- evitare, per quanto possibile, la retromarcia,
- se alla guida di veicoli che operano nelle immediate vicinanze di un aeromobile, quali scale, GPU, ambulift, ecc., prestare la massima attenzione durante le manovre di avvicinamento all'aeromobile stesso.

L'accesso all'area di manovra è consentito, sia ai veicoli che agli aeromobili, solo previa autorizzazione di ENAV TWR. Chiunque necessiti di accedere all'area di manovra deve essere in possesso di A.D.C. di tipo R (la sola che dà accesso all'aera di manovra) e dovrà ottenere tale autorizzazione contattando ENAV TWR via radio, sintonizzandosi sulla frequenza 440.450 MHZ. L'accesso potrà avvenire solo dopo aver ricevuto tale autorizzazione. Il mancato rispetto di questa elementare norma



può portare a conseguenze gravissime in termini di sicurezza aerea. **Il veicolo dovrà essere munito delle dotazioni di cui al paragrafo 9.**

6. L'A.D.C. (AIR SIDE DRIVING CERTIFICATE)

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

- Regolamento UE 139/2104;
- Codice della Navigazione;
- Codice della Strada;
- PNS (Programma Nazionale per la Sicurezza) parte A;
- Ordinanza Enac 22/2019 ss.mm.ii.
- Circolare Enac APT-24;
- Circolare Enac APT-25.

Rilascio "Autorizzazione di guida nell'area di movimento" (Air Side Driving Certificate – A.D.C.)

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 (A.D.C.), 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 A.D.C. 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;
- il possesso di Tesserino di Ingresso in Aeroporto (T.I.A.) che preveda l'accesso in Air Side (banda rossa, verde o bianca);
- un periodo di addestramento pratico, a cura e responsabilità della società o ente di appartenenza, nelle aree operative.

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

Il titolare di A.D.C. 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'A.D.C. ha validità pari a 5 anni. Per l'ottenimento della patente aeroportuale, è necessario frequentare il corso iniziale (Initial Training) e sostenere il test finale. Nell'arco di validità del certificato, ogni 24 mesi è previsto un proficiency check tramite test teorico al fine di attestare il perdurare delle conoscenze acquisite durante il corso iniziale (Initial Training). Successivamente alla



prima scadenza, sarà necessario rinnovare l'A.D.C. tramite corso di aggiornamento e test finale (Recurrent Training).

Nel caso di rinnovo del T.I.A. con annessa A.D.C., in un arco temporale inferiore a 24 mese decorrenti dal corso iniziale, il titolare di T.I.A. verrà sottoposto a Proficiency Check.

CODICE CORSO: TPADC-A/R			
Durata	3 ore	Recurrent	A scadenza/P.C. negativo
Modalità	Teorico	Modalità/Durata Rec.	Teorico - 1 ora
Test Finale	Si	Proficiency Check	Ogni 24 mesi*
Validità	5 ANNI	Docenti	Formatori interni
Refresher	A seguito di modifica delle procedure/normativa di riferimento		
NOTA:	<i>*in caso di rinnovo di TIA con annessa ADC, in un arco temporale inferiore ai 24 mesi a decorrere dal corso iniziale, il titolare di TIA verrà sottoposto a Proficiency Check.</i>		

7. REGOLE CHIAVE DI SICUREZZA




La ripetuta inosservanza delle quali porta al ritiro dell'A.D.C..

Enac, Polizia di Stato e So.Ge.A.P. S.p.A. hanno la facoltà e il potere di revocare l'abilitazione alla guida.

Nel caso venga accertata un'infrazione dei seguenti limiti di velocità ai danni di un operatore alla guida di un mezzo nelle aree di movimento e di manovra, il gestore propone all'Ufficio ENAC di Parma l'applicazione delle misure sanzionatorie previste per l'inosservanza delle condizioni di uso degli aeroporti. (cfr Regolamento di Scalo)

Enac, Polizia di Stato e G.d.F, invece, possono provvedere alla revoca d'ufficio dell'A.D.C. (sanzione immediata).

Ai sensi dell'Art. 1174 del Codice della Navigazione l'ENAC D.A., essendo l'autorità preposta alle funzioni di polizia e vigilanza aeroportuale, ha il potere di sanzionare.

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"> • È necessario essere in possesso di A.D.C. Apron; • <u>Impegnare il piazzale solo per recarsi sottobordo</u>; utilizzare le perimetrale per tutti gli altri scopi. • 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". 	
AREA DI MANOVRA	<ul style="list-style-type: none"> • È necessario essere in possesso di A.D.C. Runway; • <u>È necessario essere stati autorizzati preventivamente dalla TWR all'impegno dell'area interessata</u>; • 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". 	
CONDIZIONI DI GUIDA	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 modesti) di combustibile o olio.

RICORDA!!!

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



8. ACCESSO VEICOLI

Ogni veicolo che accede ed opera nelle aree sterili è dotato di idoneo permesso veicolare. Il permesso veicolare è esposto in maniera ben visibile sul parabrezza ogni qualvolta il veicolo si trova nelle aree sterili.

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

Le richieste di accesso dovranno essere effettuate utilizzando i moduli allegati all'Ordinanza al Reg. di Scalo.

9. DOTAZIONE DEL VEICOLO PER IL TRANSITO IN AIR SIDE

Affinché un veicolo possa circolare in Area di Movimento è necessario che abbia una particolare dotazione:

1. Il dispositivo parafiamma se impiegati in attività di rampa in prossimità degli aeromobili (solo mezzi a benzina non catalitici).
2. Pannello o bandiera a scacchi bianco/rossi su entrambi i lati della carrozzeria;
3. Logo della Società di appartenenza;
4. Lampeggiante di colore arancione/giallo.

Inoltre, i veicoli dovranno essere provvisti dei seguenti segnali notturni:

- 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 occasionalmente accedono con scorta. Fanno eccezione i mezzi di emergenza e soccorso che intervengono in situazioni di emergenza e i mezzi che abbiano necessità di accedere in Airside per un periodo massimo di 24 ore, purché debitamente scortati durante la permanenza e la circolazione in Airside.

10. SERVIZI ED OPERAZIONI IN AIR SIDE

10.1. 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 regolamentazioni precise per quanto riguarda la circolazione dei mezzi (i quali devono rispettare precise regole e limiti di velocità riportate nel presente Programma d'addestramento).

10.2. GUIDA NEL PIAZZALE AEROMOBILI E VIE DI SERVIZIO

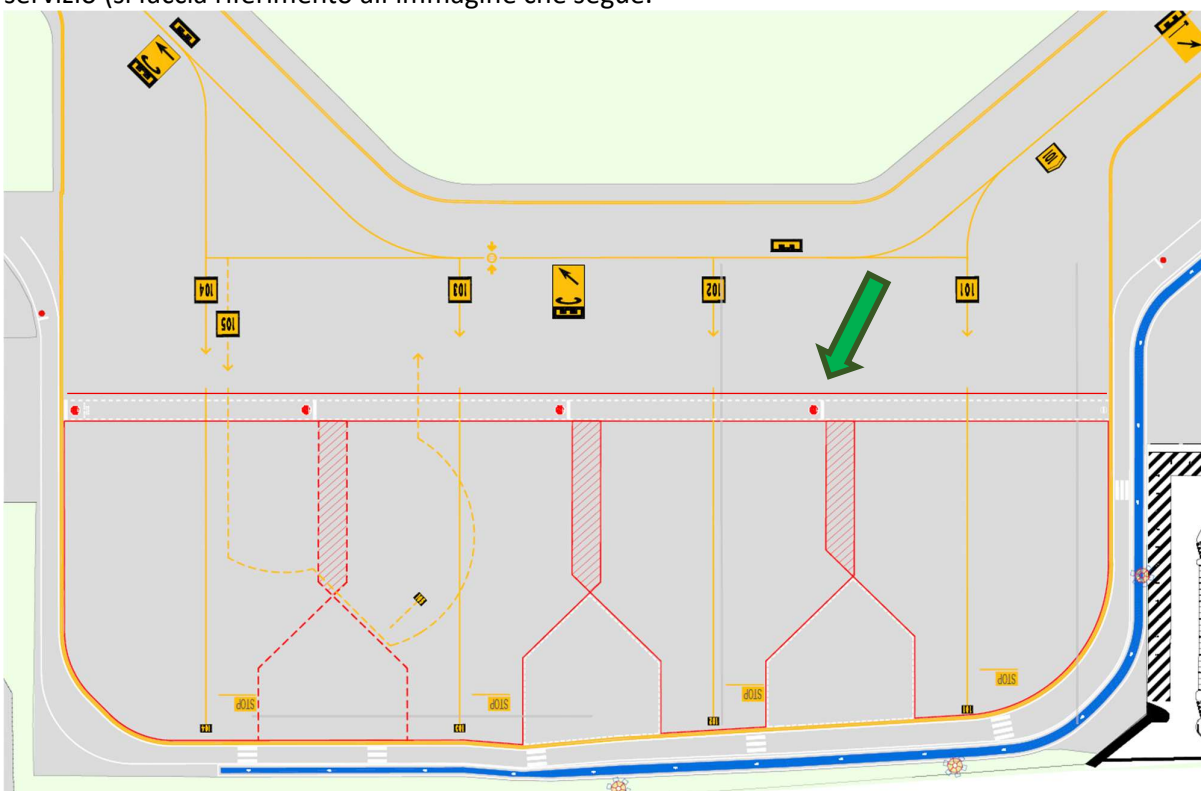
- la velocità massima da tenere in piazzale è di 20km/h; sulle vie di servizio è di 30km/h. La velocità deve essere ridotta a 10km/h entro i quindici metri dall'aeromobile e durante le operazioni d'imbarco/sbarco.
- l'aereo in movimento ha sempre la precedenza, anche quando viene trainato.
- la precedenza va data ad eventuali bus interpista con passeggeri
- non tagliare le file dei passeggeri
- i mezzi complessi (trattori, de-icer 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 nuovi limiti dei piazzali 100 e 300 sono rispettivamente:

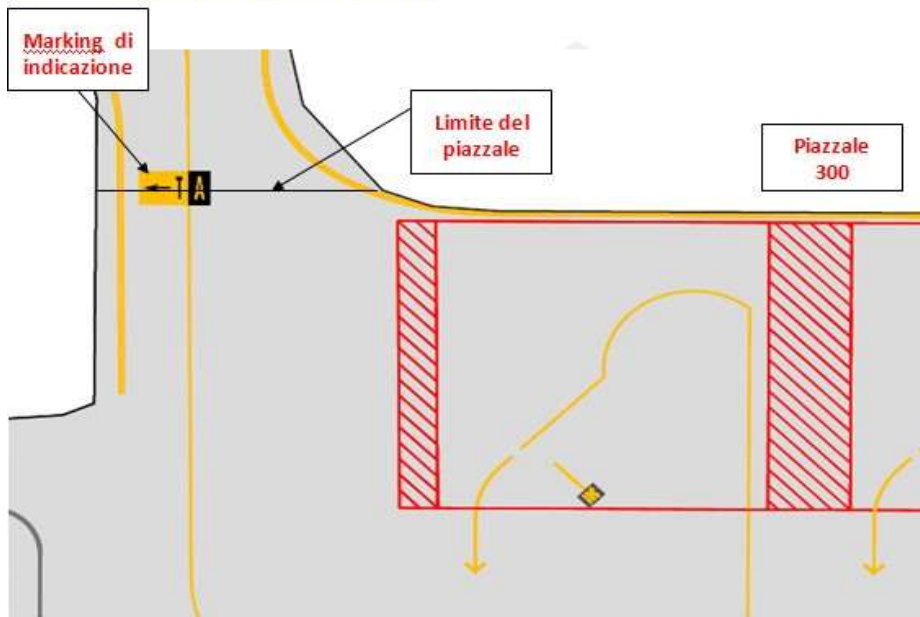
- **piazzale 100**

Il limite del piazzale 100 + rappresentato dal marking che delimita la NPA a nord della strada di servizio (si faccia riferimento all'immagine che segue).



- piazzale 300

Il limite del piazzale 300 si trova in corrispondenza del marking di indicazione come evidenziato nell'immagine seguente:

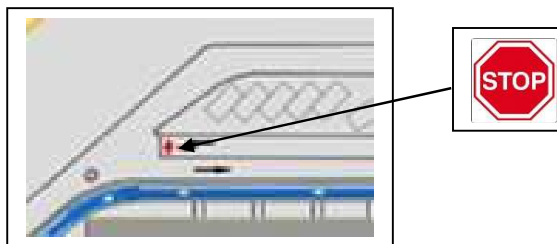


Nel ricordare che un aeromobile è considerato "in movimento", quindi sotto la gestione e responsabilità di ENAV S.p.A., quando le luci anticollisione sono accese, i limiti indicati dividono "visivamente" il piazzale aeromobili dall'area di manovra. Gli aeromobili, pertanto, una volta superato tale limite sono da considerare a tutti gli effetti in area di manovra.

I mezzi che necessitano di accedere in area di manovra devono mettersi in contatto con ENAV e chiedere l'autorizzazione ad accedere prima di oltrepassare tale limite



N.B. La porzione di piazzale oltre il marking NPA (nuovo END OF APRON) è considerata a tutti gli effetti area di manovra. Pertanto, l'attraversamento del piazzale a bordo di qualunque mezzo non è autorizzato (se non previa autorizzazione via radio da parte di ENAV TWR). Gli spostamenti dovranno tassativamente avvenire lungo la strada perimetrale. Qualora siano presenti passeggeri in fase di imbarco/sbarco il mezzo dovrà essere istruito ad attendere l'autorizzazione a procedere (ad eccezione dei mezzi di rampa necessari per le operazioni). I mezzi che si spostano dal terminal in direzione sud, dovranno attendere in corrispondenza dello STOP adiacente la sala arrivi (vedi immagine sotto).



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".

È OBBLIGATORIO:

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

È VIETATO

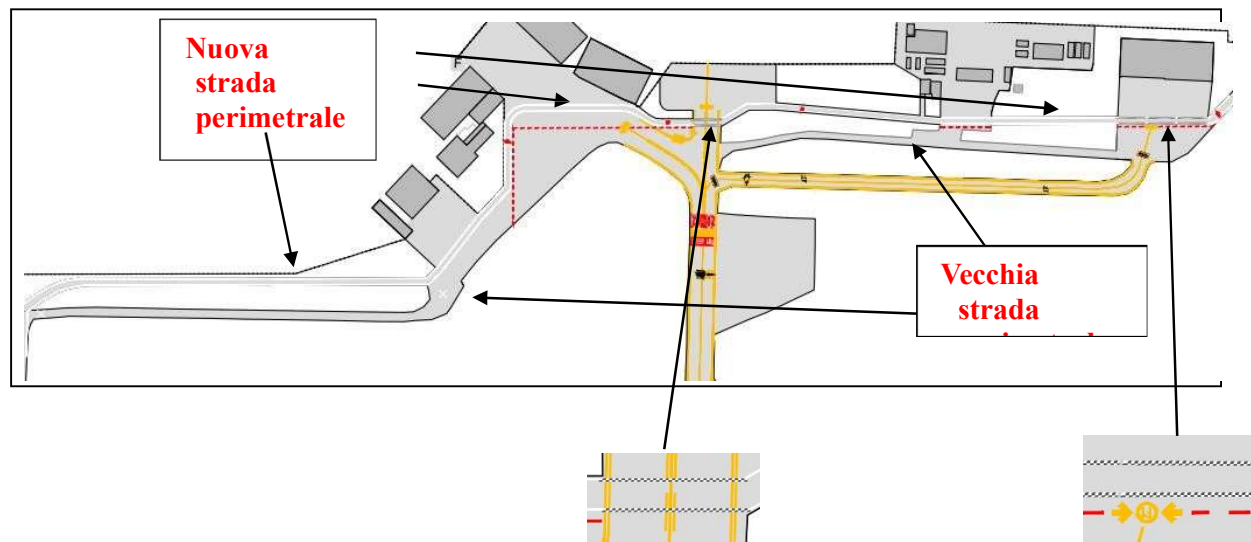
- ATTRAVERSARE UNA VIA DI RULLAGGIO IN POSIZIONE DIVERSA DA QUELLA COMPRESA ALL'INTERNO DELLA SEGNALETICA.
- INGOMBRARE LA VIA DI RULLAGGIO CON QUALSIASI OGGETTO, ATTREZZATURA O ALTRO.

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.



Nuova strada perimetrale lato sud-ovest

A partire dall'angolo a sud-ovest del sedime e fino all'hangar NAAP è stata tracciata una nuova strada perimetrale. A partire dal 18/06/2020, con la larghezza della STRIP a 280 mt. il vecchio percorso verrà a trovarsi all'interno della STRIP (e quindi in area di manovra). Si prega pertanto di seguire il percorso indicato, contrassegnato come in figura 1. Vista la possibile presenza di aa/mm, veicoli e persone in movimento nell'area denominata "Bolla Ovest", occorre inoltre procedere a velocità moderata.



10.3. 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 (escluse le aree dedicate).

10.4. 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.
- Tutto il personale è tenuto, a norma di legge, alla sorveglianza sull'applicazione delle norme di sicurezza e alla segnalazione delle violazioni.
- E' vietato lasciare mezzi con il motore acceso sui piazzali, in particolare in prossimità dei mezzi di rifornimento durante le operazioni.

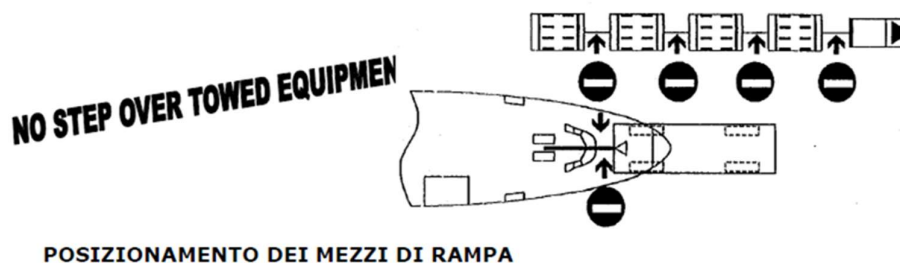
WARNING AUTOMEZZI!!!



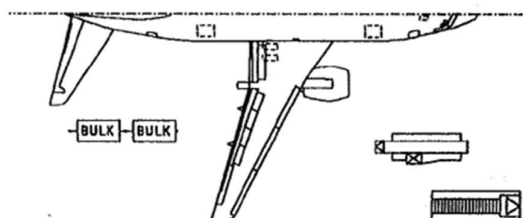
In particolare, per la circolazione in piazzale, dove la presenza di aeromobili sia fermi che in movimento aumenta le probabilità di rischio, rispettare le seguenti regole:

- 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 la massima attenzione e prudenza.

- 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.



**Parcheggiare i mezzi
paralleli all'a/m !!**



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.

11. 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.

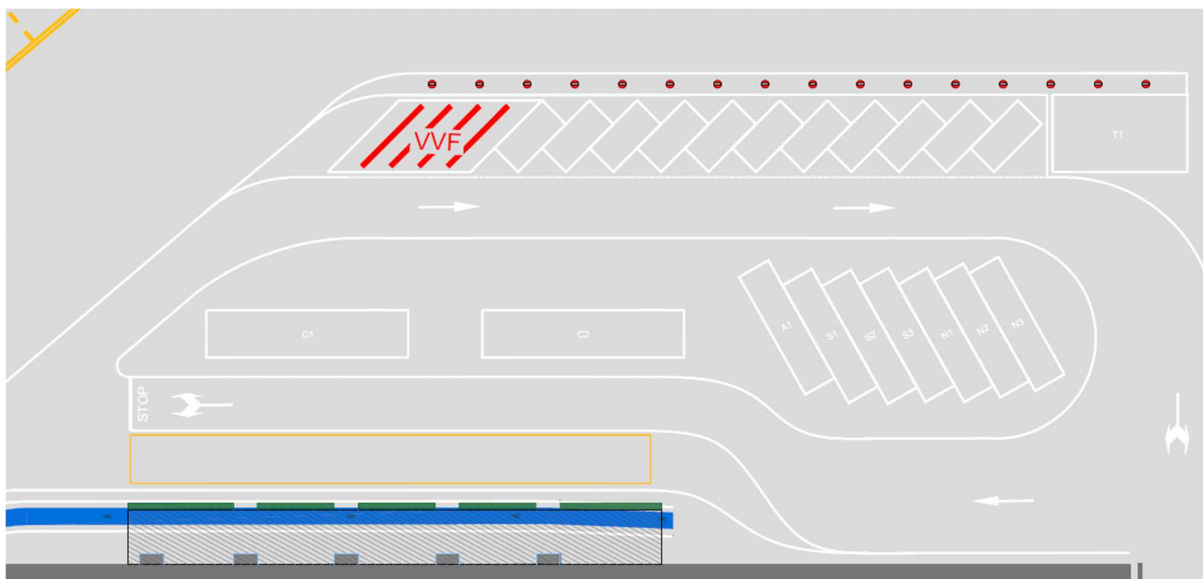
Non parcheggiare in modo che il veicolo costituisca ostacolo ad eventuali operazioni di soccorso dei mezzi antincendio, che per loro natura necessitano di un rapido accesso (ad esempio, sottobordo o nei pressi di una via di scorrimento), nel piazzale antistante la caserma dei VVF, davanti ai varchi posti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

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



Area parcheggio GSE

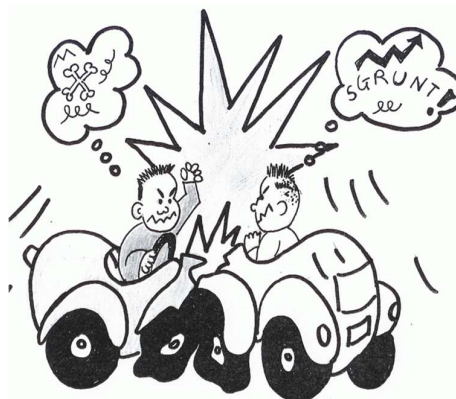
L'area antistante i Gates dell'aerostazione viene adibita a Piazzale GSE, con parcheggi per i mezzi di Rampa, delimitati da apposita segnaletica orizzontale (vedi foto sotto). Al di fuori degli spazi tracciati non è possibile lasciare veicoli in sosta. Gli spostamenti che interessano il Piazzale GSE dovranno avvenire percorrendo **OBBLIGATORIAMENTE** la strada perimetrale. Sia a bordo di veicoli che a piedi non sarà possibile oltrepassare il limite della strada perimetrale senza aver prima richiesto l'autorizzazione a ENAV TWR.



12. 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 per le azioni conseguenti, a maggior ragione se ad essere coinvolto è un aeromobile.

In ogni caso (a titolo esemplificativo incidente, grave inconveniente, principio di incendio, incendio, incidente aereo) e in caso di lesioni a persone, è necessario attenersi scrupolosamente a quanto previsto dal Piano di Emergenza Aeroportuale.





13. PIANI DI EMERGENZA AERPORTUALI

13.1. P.E.I.

Il piano di emergenza integrata di So.Ge.A.P. S.p.A., redatto con lo scopo di formare e informare tutto il personale dipendente nonché i fruitori della struttura, indica il comportamento da tenere nel caso di una emergenza conseguente al verificarsi di eventi improvvisi, talvolta difficilmente prevedibili, e tali da mettere in condizione di potenziale o reale pericolo una o più persone / beni. Tale piano d'emergenza è stato predisposto in accordo a quanto prescritto oltre che dal Titolo I Capo III Sezione VI del D. Lgs.81/08 anche al D.M. 10 Marzo 1998 che secondo quanto riportato nell'allegato VIII di quest'ultimo, contiene:

- a) le azioni che i lavoratori devono mettere in atto in caso di incendio;
- b) le procedure per l'evacuazione del luogo di lavoro che devono essere attuate dai lavoratori e dalle altre persone presenti;
- c) le disposizioni per chiedere l'intervento dei vigili del fuoco e per fornire le necessarie informazioni al loro arrivo;
- d) specifiche misure per assistere le persone disabili e i bambini.

Il piano di emergenza integrata consente di identificare un adeguato numero di persone incaricate di sovrintendere e controllare l'attuazione delle procedure previste.

OBIETTIVI DEL PIANO DI EMERGENZA (PEI)

Gli obiettivi del piano di emergenza sono:

- individuare e definire le situazioni di rischio;
- prevenire incendi ed esplosioni;
- controllare e mantenere in efficienza i mezzi di rilevazione, segnalazione e di spegnimento incendi;
- controllare e mantenere agibili le vie di esodo;
- fornire a tutto il personale le informazioni sulle norme comportamentali di prevenzione incendi e da seguire in caso di incendio o altri pericoli gravi;
- individuare all'interno della struttura aziendale le persone a cui assegnare il compito di organizzare, programmare, attuare e verificare le attività di prevenzione e gestione delle emergenze;
- informare, formare, addestrare ed assegnare incarichi al personale con compiti specifici di prevenzione incendi e gestione delle emergenze;
- allertare e richiedere, quando necessario, l'intervento degli enti pubblici deputati al soccorso (Vigili del Fuoco, 118, carabinieri, polizia, ecc.) e collaborare con i medesimi;
- prestare soccorso alle persone in difficoltà; – attuare l'evacuazione se necessaria.

13.2. P.E.A.

In caso di incidente/emergenza aeronautica interviene il P.E.A. (Piano di Emergenza Aeroportuale). IL piano è stato redatto in conformità alla Circolare di ENAC APT-18 e nel rispetto delle sentenze del Consiglio di Stato n° 5946/2013 e n° 661/2015, nonché dalle indicazioni contenute nella Circolare ENAC GEN-05. Le disposizioni del piano sono da applicare a tutte le situazioni (di allarme, emergenza, incidente) che possano interessare l'Aeroporto Internazionale di Parma o le sue immediate vicinanze.

In caso di attentato/terrorismo scatta il Piano Nazionale di Sicurezza Leonardo da Vinci.

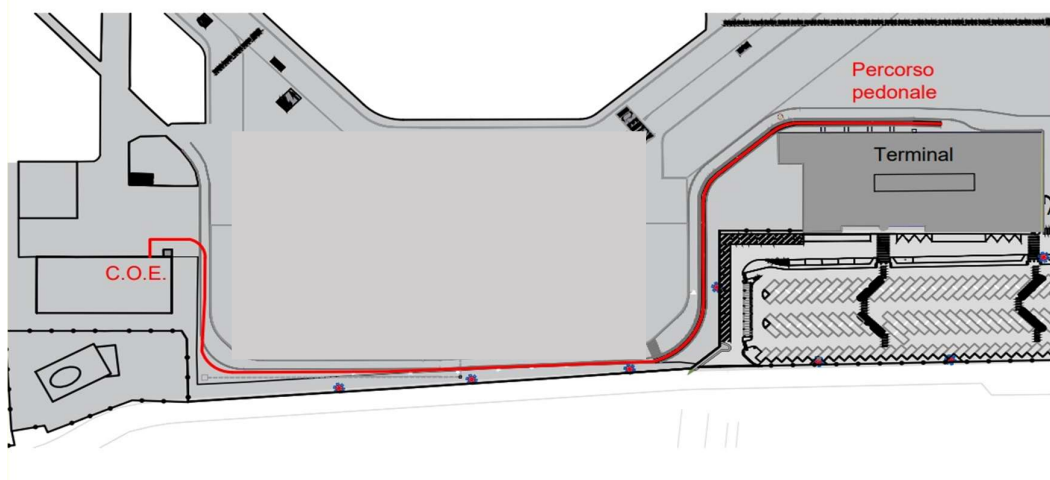
14. C.O.E. - (CENTRO OPERATIVO PER L'EMERGENZA) -.

Comitato costituito dai rappresentanti degli Enti coinvolti nell' incidente e nelle situazioni di emergenza per cui si può prevedere con una buona probabilità che l'emergenza si evolverà in incidente per svolgere le più integrata ed efficace azione durante le fasi dell'emergenza e/o incidente ospitato in un locale idoneo.

Al COE partecipano il Direttore Aeroportuale E.N.A.C. o suo delegato, i responsabili So.Ge.A.P. S.p.A., i Vigili del Fuoco, la Protezione Civile/118, la Polizia di Stato, la Guardia di Finanza e l'ENAV S.p.A.

In caso di attivazione/attuazione del C.O.E., tutti i membri designati devono seguire un percorso pedonale prestabilito per raggiungere dall'aerostazione la sede del PEA ubicata al piano terra del Distaccamento dei VVF adiacente al piazzale 103.

Il percorso da seguire è indicato nella mappa sottostante.



Mappa percorso pedonale per la sede del COE



15. 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).

16. 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, se non è impegnato da un aeromobile, 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. Utilizzando una ricetrasmittente portatile, considerando la limitata autonomia della batteria e della portata alle lunghe distanze, sarebbe auspicabile munirsi di un secondo apparato radio, specialmente se si prevede una permanenza abbastanza lunga in area di manovra.

17. 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:

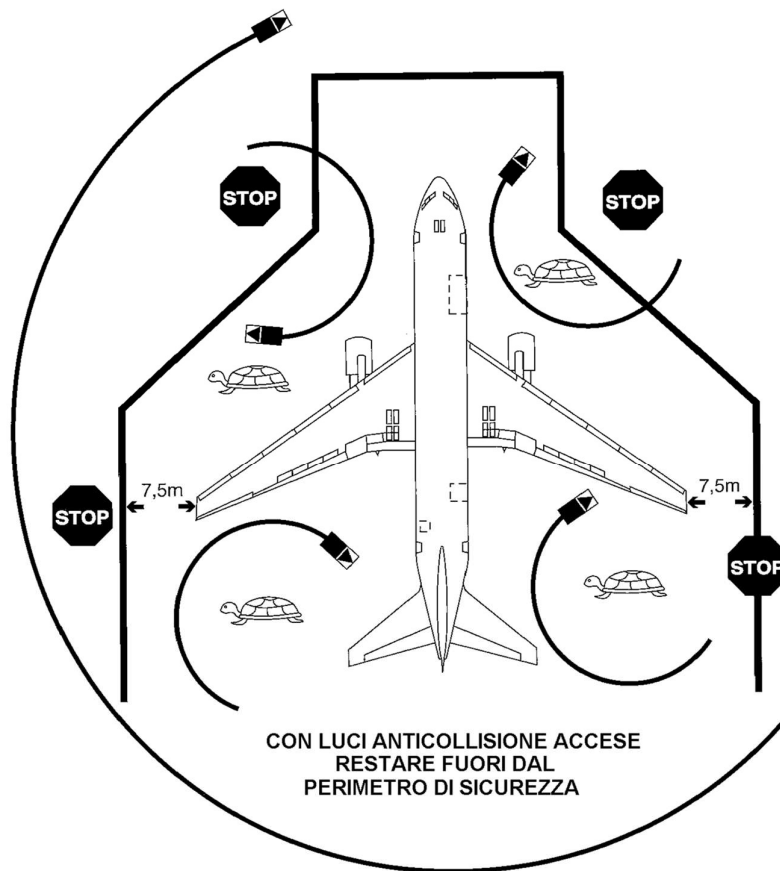
- fermo;
- luci anticollisione spente;
- con motori spenti.

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.

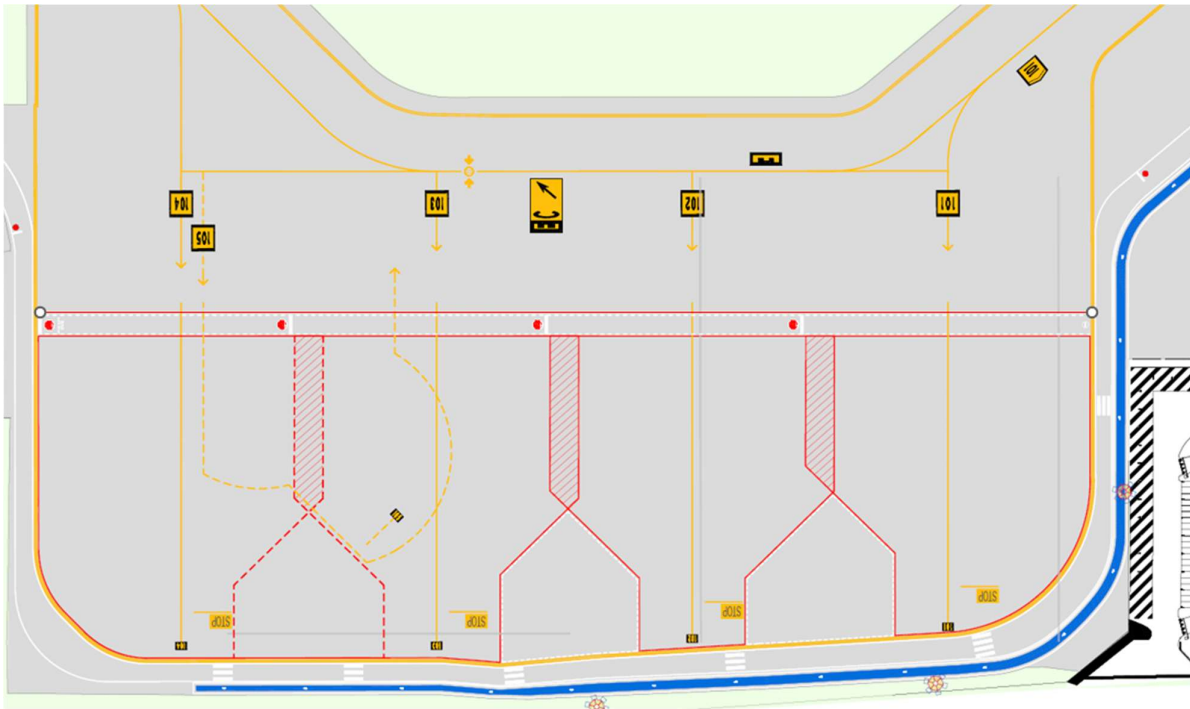
Una volta sottobordo, evitare di toccare i motori, le parti meccaniche, i pneumatici ed i freni (questi ultimi, in particolare, potrebbero raggiungere temperature altissime a causa del surriscaldamento dall'uso).

Indossare sempre le cuffie antirumore sottobordo anche quando sono in uso i sistemi APU e GPU (vedi Glossario).

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



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



18. NO SMOKING



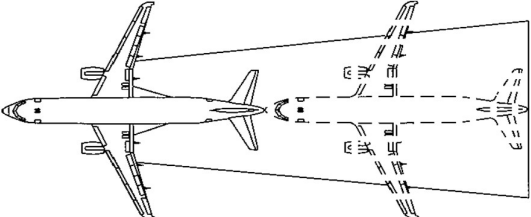
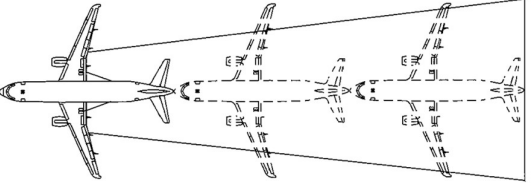

**Nell'area Air Side è VIETATO FUMARE(ad eccezione delle
aree designate) anche all'interno dei veicoli.**

NON USARE FIAMME LIBERE

19. 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. **Il jet-blast è pericoloso anche per i corpi estranei che posso essere aspirati all'interno del reattore.**

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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">RISPETTARE UNA DISTANZA DI SICUREZZA DAI 3 AI 7,5 METRI A SECONDA DEL TIPO E DIMENSIONE DEL MOTORE.</p>

20. LA CIRCOLAZIONE DURANTE LE OPERAZIONI IN BASSA VISIBILITA' L.V.P.

La TWR attiva le AWO (procedure da applicare in caso di condizioni meteo avverse), come indicato nel Regolamento di Scalo (Par.12.3) e MDA. sez.23

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 L.V.P. (procedure specifiche che si applicano in un aeroporto con lo scopo di svolgere in sicurezza operazioni di avvicinamento, atterraggio e decollo in bassa visibilità) la circolazione sul piazzale - resa pericolosa e difficile data la scarsissima visibilità - deve essere condotta con particolare prudenza.

Quando sono in vigore le L.V.P., solo i veicoli essenziali per le operazioni aeroportuali e guidati da personale formalmente autorizzato ed istruito sono autorizzati ad accedere all'area di manovra, previa autorizzazione con TWR.

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. 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. 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 evitando di superare il marking "END OF APRON", che a causa della scarsa visibilità potrebbe essere difficilmente individuabile. 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.



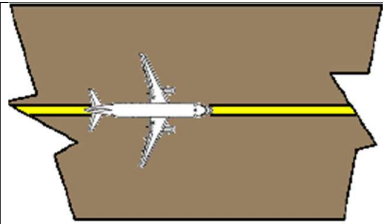
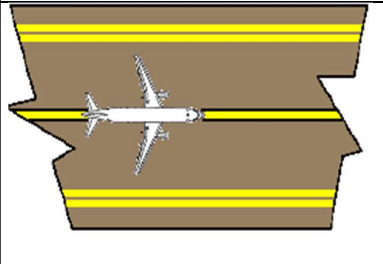

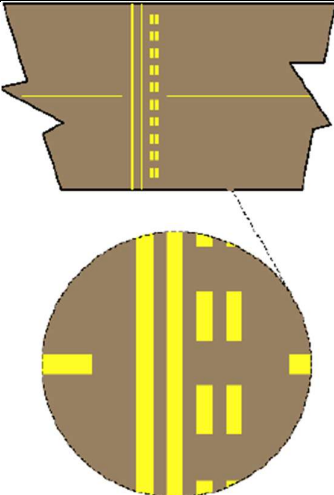
RICORDA!!!
PRUDENZA, MODERARE LA VELOCITA' E CONTROLLARE LE LUCI

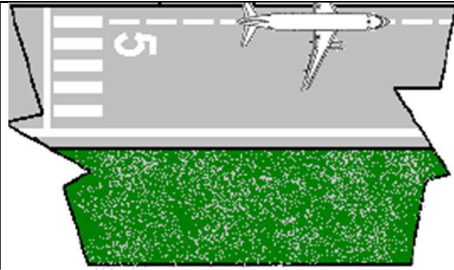
21. CIRCOLAZIONE DURANTE CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE

In caso di pioggia, temporali, neve (anche sciolta) le condizioni di guida peggiorano drasticamente. La superficie bagnata comporta non solo la diminuzione di aderenza degli 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 alla Sezione 24 e 25 del Manuale di Aeroporto.**

22. SEGNALETICA ORIZZONTALE AIR SIDE

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

	<p>LINEA GIALLA CONTINUA Asse (centerline) di una via di rullaggio aeromobili, sia di Taxiway che di piazzale (taxilane)</p>
	<p>DOPPIA RIGA GIALLA Indica il bordo di una via di rullaggio (Taxiway)</p>
	<p>INDICAZIONE STAND AEROMOBILE (PARCHEGGIO)</p>
	<p>MARKING POSIZIONE DI ATTESA 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>





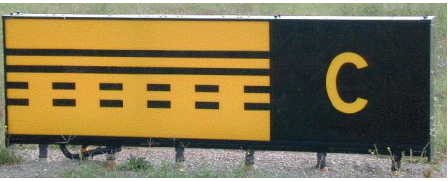

LINEE BIANCA CONTINUA, A TRATTI E A BARRE
In una pista di volo, segnalano il bordo di una pista,
la centerline (asse) e la soglia.
In una strada perimetrale valgono come descritto nel
Codice della Strada.



Diritto di precedenza agli aeromobili

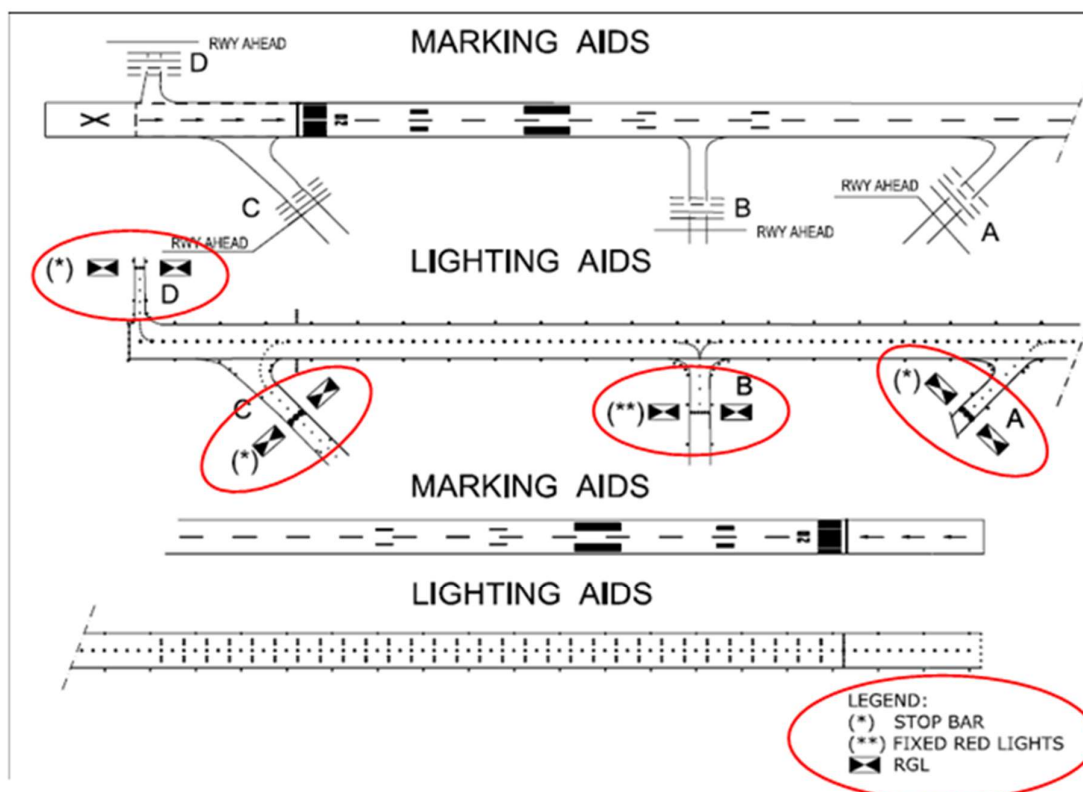
23. SEGNALETICA VERTICALE AIR SIDE

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

	<p>CARTELLI DIVIETO DI ACCESSO</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>SEGNALAZIONE DI POSIZIONE ATTESA PER ACCESSO IN PISTA</p> <p>Presenti ai lati della posizione attesa per ingresso in pista di un raccordo, indicano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il nome della Taxiway (in giallo su sfondo nero); • La pista o le piste accessibili dal raccordo (02, 20, o 02-20 se il raccordo è uno di quelli centrali).
	<p>RUNWAY GUARD LIGHTS</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>SEGNALI DI PISTA LIBERA (RUNWAY VACATED)</p> <p>Collocati sul rovescio della tabella di posizione attesa, indicano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il nome della Taxiway (in giallo su sfondo nero); • Il pittogramma della posizione attesa.
	<p>SEGNALAZIONE LOCALIZZAZIONE E NOMINATIVO TAXIWAY</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

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 ed i sensori anti-intrusione sono ubicati in senso trasversale alla Taxiway, per impedire accessi in area di manovra non autorizzati.

In caso di attivazione delle LVP, le barre d'arresto sono associate oltre a sensori di prossimità antintrusione e a luci di segnalazione dell'ingresso in pista (runway guard lights).

Sullo scalo di Parma le barre di arresto si attivano con visibilità generale uguale o inferiore a 1200 mt; **i sensori di allarme sono sempre accesi.**

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).

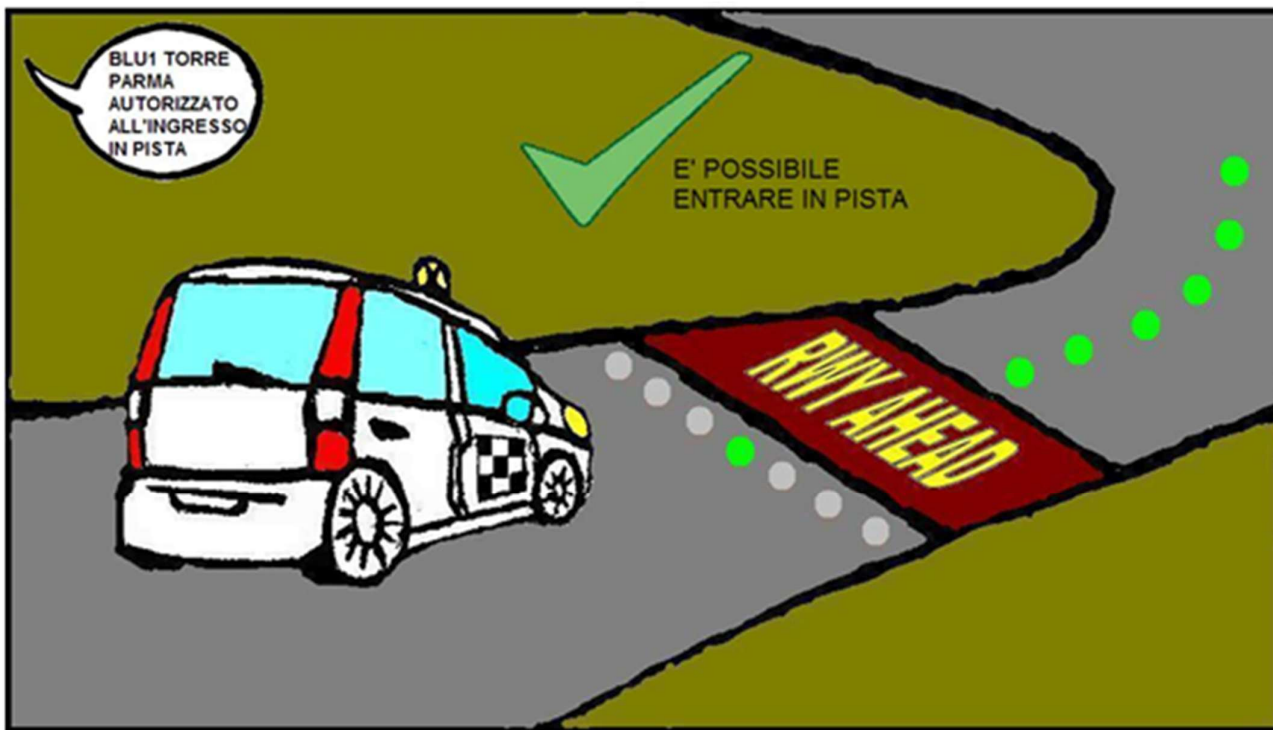
In ogni caso, MAI attraversare una stop bar accesa se non esplicitamente autorizzati dalla TWR.

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".



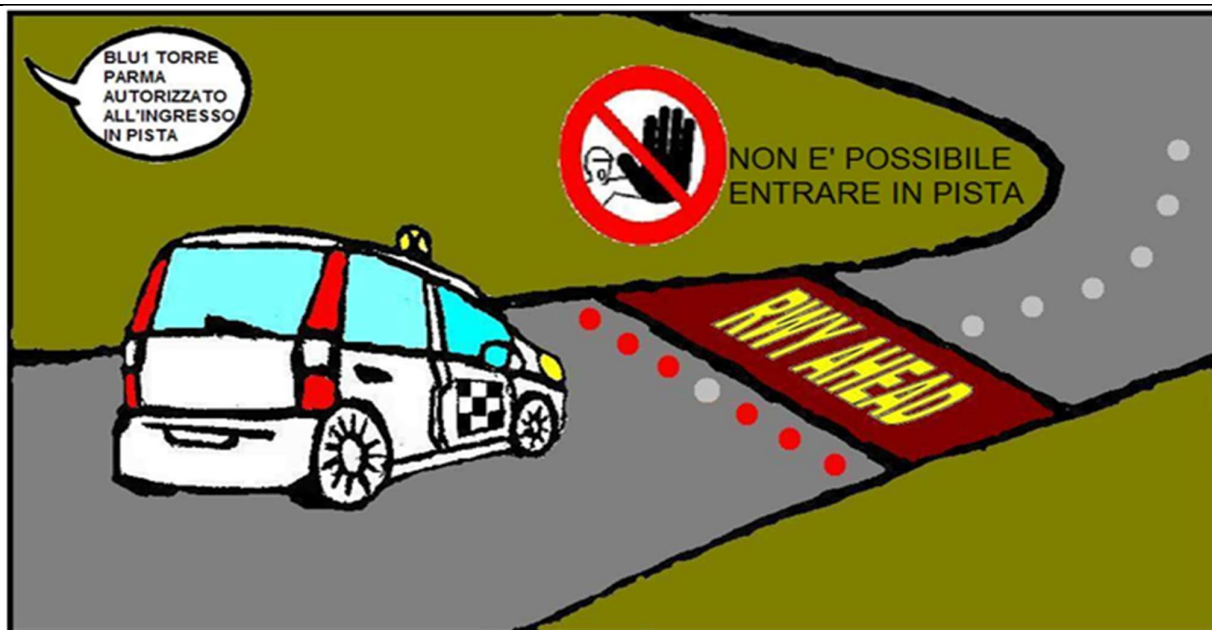
ESEMPI



AUTORIZZAZIONE TORRE
STOP BAR

RICEVUTA
SPENTE

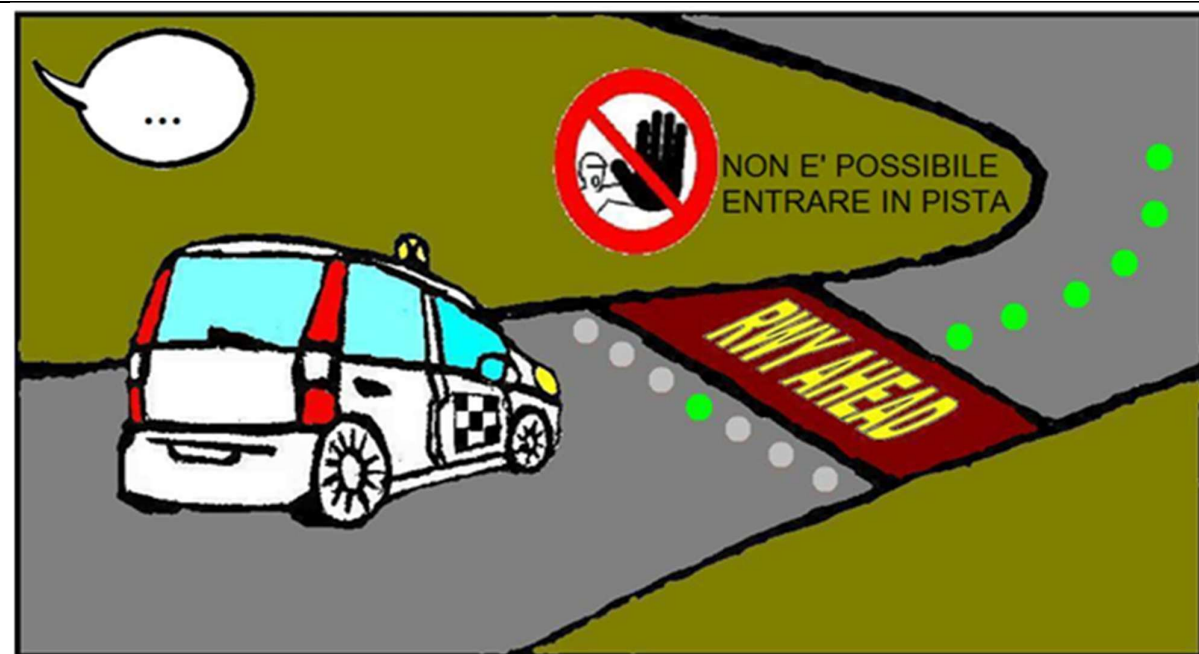
È POSSIBILE ENTRARE IN PISTA



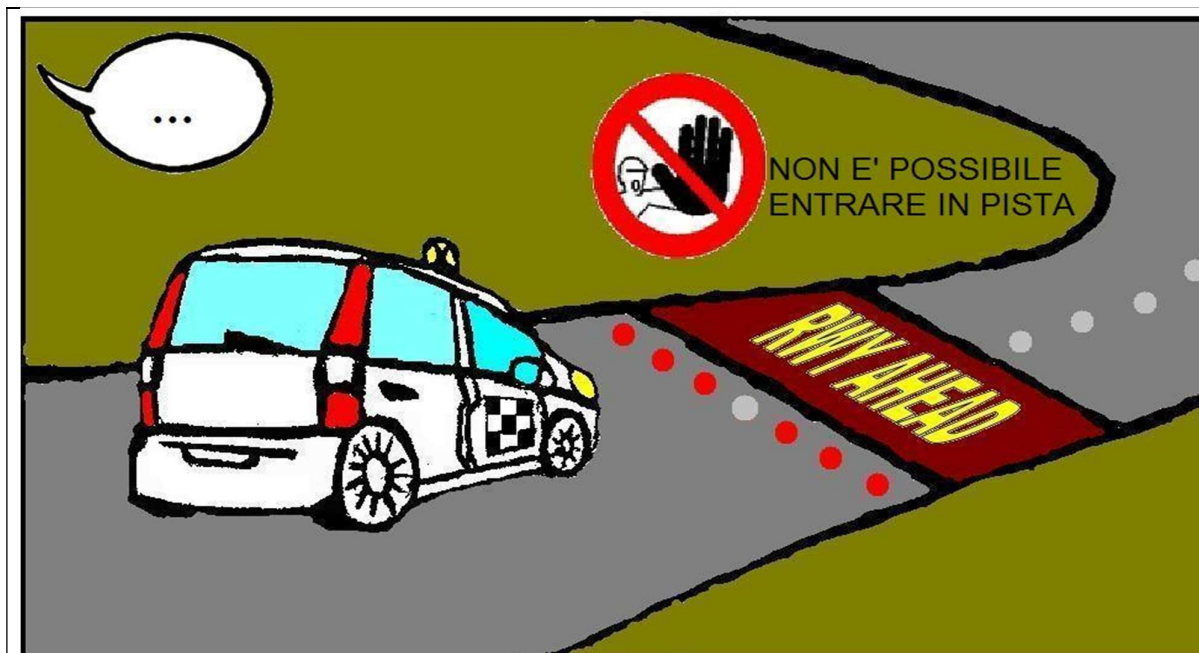
AUTORIZZAZIONE TORRE
STOP BAR

RICEVUTA
ACCESE

NON
ENTRARE IN PISTA



AUTORIZZAZIONE TORRE	NON RICEVUTA	NON ENTRARE IN PISTA
STOP BAR	SPENTE	



AUTORIZZAZIONE TORRE	NON RICEVUTA	NON ENTRARE IN PISTA
STOP BAR	ACCESE	

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.

24. ACCESSO ALL'AREA DI MANOVRA (PISTA E TAXIWAY)

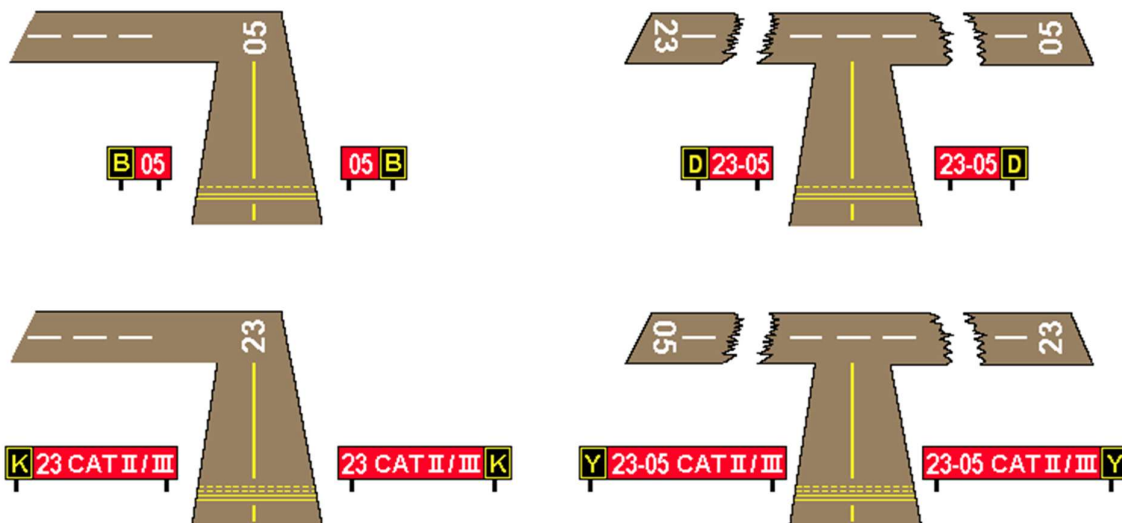
L'accesso alla pista di volo ed alle Taxiway (sia per i veicoli che per gli aeromobili) **È CONSENTITO SOLO SU AUTORIZZAZIONE RILASCIATA DALLA TORRE DI CONTROLLO.**

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 guardlights, 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

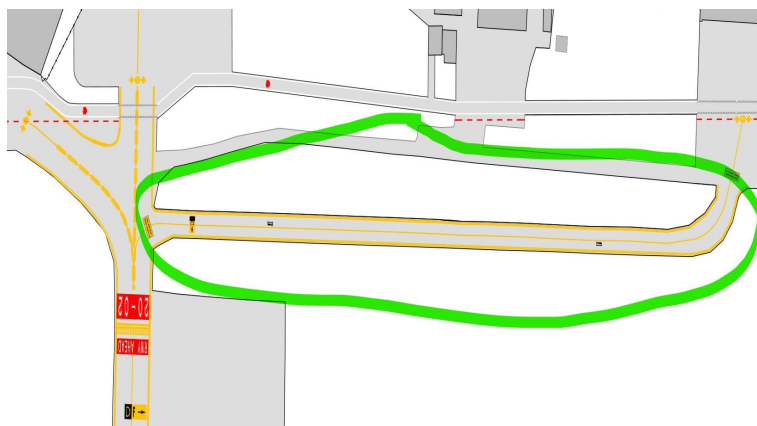
TAXIWAY A





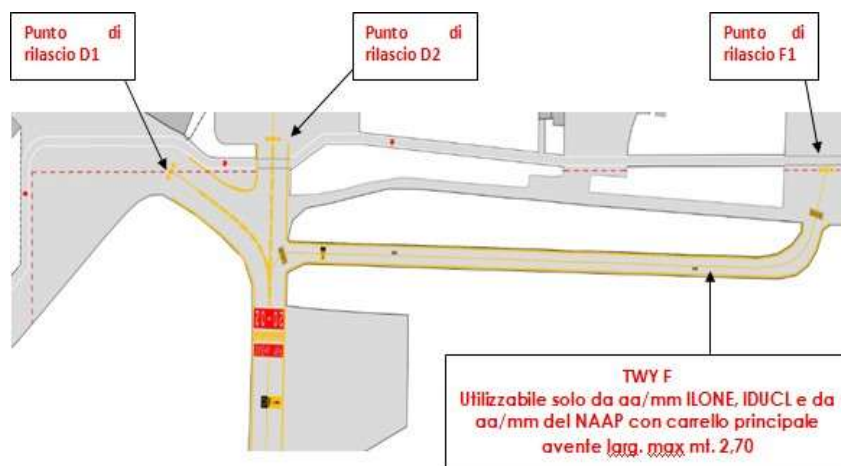
Attivazione taxiway F

L'utilizzo della TWY F, che unisce il piazzale NAAP alla pista tramite la TWY D ed avente larghezza di Mt 5, è riservato agli a/m autorizzati come da tabella aventi larg max del carrello principale di Mt. 2,70 **È fatto divieto assoluto di transito ai veicoli non autorizzati da ENAV TWR:** la TWY F non potrà essere impegnata quando l'area di manovra risulta già occupata, se non diversamente autorizzati da ENAV TWR.



Release point D1, D2, D3

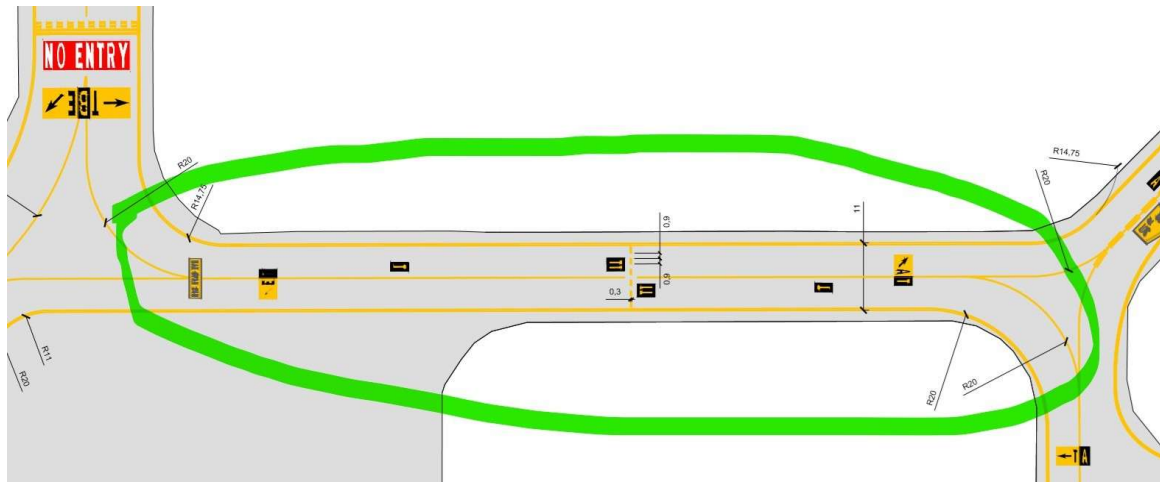
I release point in questione, (D1, D2, F1) cerchiati in verde, come si vede in figura, sono interferenti con la perimetrale; identificano il punto in cui gli aeromobili, su autorizzazione dell'ATC, possono accendere il motore o, viceversa, devono spegnerlo. **In tali punti tutti i veicoli devono dare la precedenza agli aeromobili fermandosi allo STOP aeronautico.**





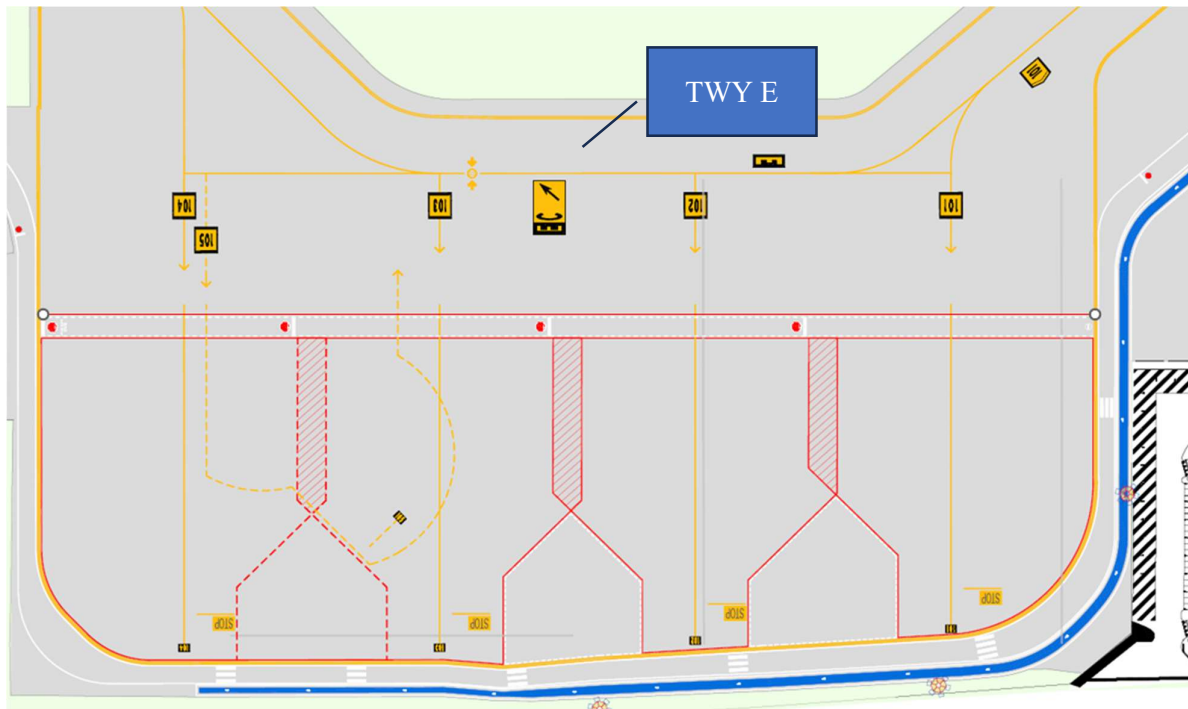
Attivazione taxiway T

La TWY T unisce il piazzale 300 al piazzale 100 tramite la apron TWY E. È larga Mt. 11 ed è utilizzabile da aeromobili fino alla classe B con apertura alare max 24 mt. **È fatto divieto assoluto di transito ai veicoli non autorizzati da ENAV TWR**



Apron TWY E

La taxilane E, venendosi a trovare all'interno dell'area di manovra nel nuovo layout aeroportuale, è diventata una "APRON TAXIWAY".



25. 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

26. USO DELLA RADIO

GENERALITA'

La radio consente una comunicazione di tipo:

- Half-duplex, ossia non è possibile parlare ed ascoltare contemporaneamente;
- BroA.D.C.ast (uno verso tutti), il messaggio trasmesso dalla stazione trasmittente viene ricevuto da tutte le stazioni in ascolto.
- Ridondanza, cioè, la ripetizione delle istruzioni ricevute dalla TWR.



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

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. Risposte come OK, VA BENE, PERFETTO, SENTO MALE etc. non devono essere utilizzate.

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 sempre 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'area di manovra, 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.

27. 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.



28. 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 DI COMUNICAZIONE 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 PARMA: "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".



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

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

TWR PARMA:" 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

29. 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
<p>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.</p>	
<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.

30. FOD (FOREIGN OBJECT DAMAGE/DEBRIS)

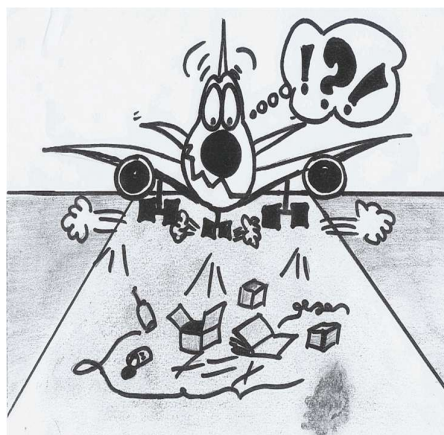
Il FOD è un danno (a velivoli, mezzi, cose o persone) provocato dalla presenza di oggetti imprudentemente lasciati a terra e non raccolti.

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;



È 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.

31. 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 si è 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 sostanza 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.





32. PROGRAMMA PER GLI ESAMI DI ABILITAZIONE ALLA GUIDA NELL'AIRSIDE

Il programma di addestramento per il conseguimento dell'A.D.C. è contenuto nel Training Programme (Allegato 4 del Manuale di Aeroporto). Il responsabile di processo per l'attività formativa è il Training Manager

Si porta a conoscenza dell'informativa ai sensi del Reg. UE.139/2014 (ADR.OR.C.045- Manuale dell'Aeroporto, Estratto per richiesta TIA) sul consumo di alcol, droghe e medicinali.

L'assunzione di alcol, droghe e medicinali durante lo svolgimento delle attività operative in ambito aeroportuale può comportare gravi rischi per i passeggeri e per l'intera utenza aeroportuale, oltre che per la sicurezza e la salute del singolo lavoratore. Le prescrizioni sul consumo di alcol si applicano a:

- a) Personale interessato dalle operazioni, dal soccorso e salvataggio, manutenzione dell'aeroporto, a prescindere dal fatto che tali persone siano direttamente dipendenti di So.Ge.A.P. S.p.A. o, in alternativa, di terzi operatori;
- b) Persone non scortate che operano nell'area di movimento o altre aree operative dell'aeroporto, incluso il personale direttamente dipendente di So.Ge.A.P. S.p.A, così come da altre organizzazioni ad esso legate da contratto, sebbene non interessato da operazioni, soccorso e salvataggio o manutenzione dell'aeroporto.

La divulgazione delle prescrizioni in materia avviene tramite l'ufficio permessi.

Ai sensi della normativa vigente, So.Ge.A.P. S.p.A stabilisce che sono espressamente vietati durante l'orario di servizio:

- a) La somministrazione e l'assunzione di sostanze alcoliche;
- b) L'uso di droghe e l'assunzione di medicinali

che possono influire negativamente sulla capacità psico-fisiche degli operatori in modo tale da compromettere la sicurezza delle operazioni aeroportuali oltre a quelle personale. Chiunque, per diversi motivi, debba assumere medicinali psicoattivi, è tenuto ad informare immediatamente il datore di lavoro.

È vietato a chiunque di intraprendere attività operative se non in condizioni psico-fisiche adeguate. Al fine di ottemperare a quanto disposto, tutti i soggetti operanti in airside devono adottare proprie procedure con le quali vietare al proprio personale, ivi compreso il personale di eventuali subappaltatori o fornitori, l'espletamento delle attività lavorative sotto l'effetto di suddette sostanze, nonché il loro consumo durante l'orario di servizio in aeroporto.

Ad ogni operatore, all'atto del tesserino d'ingresso in aeroporto valido per l'accesso in airside, viene richiesta la sottoscrizione di una liberatoria nella quale dichiara di non fare uso di alcol, droghe o medicinali che possano aver effetto sulle capacità psico-fisiche durante il proprio turno di lavoro. A tutela sia della safety aeroportuale sia a tutela della salute dei lavoratori e di terzi, nessun lavoratore in stato confusionale o in difficoltà psico-motorie occasionali, può continuare l'espletamento delle mansioni allo stesso affidate.

Qualora un operatore stia svolgendo la propria mansione in airside rilevi che altro personale stia operando in condizioni psico-fisiche non idonee, deve pertanto, operare come segue:

Qualora un operatore che stia svolgendo la propria mansione rilevi che altro personale stia operando in condizioni psico-fisiche non adeguate, questo è tenuto ad avvisare un responsabile, proprio o del Gestore, il quale provvederà ad informare il Safety & Compliance Monitoring Manager. Il SCMM provvederà:

- a) ad informare il responsabile della società di appartenenza del soggetto inadempiente per l'applicazione delle procedure aziendali interne, se trattasi di personale non alle dipendenze di So.Ge.A.P. S.p.A.,
- b) se trattasi di personale So.Ge.A.P. S.p.A., in caso di riscontro positivo, ad adibire il soggetto ad altra mansione non a rischio, o, se ciò non fosse possibile, all'allontanamento del soggetto, come previsto dal Regolamento Aziendale (Paragrafo 5 "Divieti"), al fine di evitare il potenziale rischio infortunistico per sé o per altri, ferma restando la sanzionabilità di tale comportamento, ai sensi dell'art. 20 del D.lgs. 81/2008, art. 15, comma 4 della L. 125/2001 e del Codice della Navigazione (Rif. Regolamento di scalo, Capitolo 29).

In entrambi i casi l'intervento deve essere tempestivo e, in caso di riscontro positivo, l'allontanamento del soggetto dall'attività immediato, nel suo interesse e di quello della safety delle operazioni. Va infatti considerato che, sia a tutela della safety aeroportuale che a tutela dell'incolumità e della salute dei lavoratori e di terzi, nessun lavoratore in stato confusionale e/o con difficoltà psico-motorie occasionali, pertanto non dovute a diverse abilità già note, può continuare l'espletamento delle mansioni allo stesso affidate.

Come per le piste di volo l'accesso alle vie di rullaggio è consentito solo se muniti di abilitazione alla guida A.D.C. tipo R (RUNWAY) in area di manovra e specifico addestramento.

ATTENZIONE! In caso di allarme prestare la massima attenzione e se si è alla guida di un mezzo accostare immediatamente per non intralciare i mezzi di soccorso.

L'articolo 1174, secondo comma del Codice della Navigazione, Inosservanza di norme di polizia recita:

“Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento, ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di polizia dei porti o degli aeroporti, è punito, se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.032,00 (13) a euro 6.197,00.

Se l'inosservanza riguarda un provvedimento dell'autorità in materia di circolazione nell'ambito del demanio marittimo o aeronautico, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 51,00 a (27) a euro 309,00.

Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento, ovvero un provvedimento legalmente dato dall'Autorità competente in materia di sicurezza marittima, quale definita dall'articolo 2, n. 5), del regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, è punito se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.032,00 a euro 6.197,00”