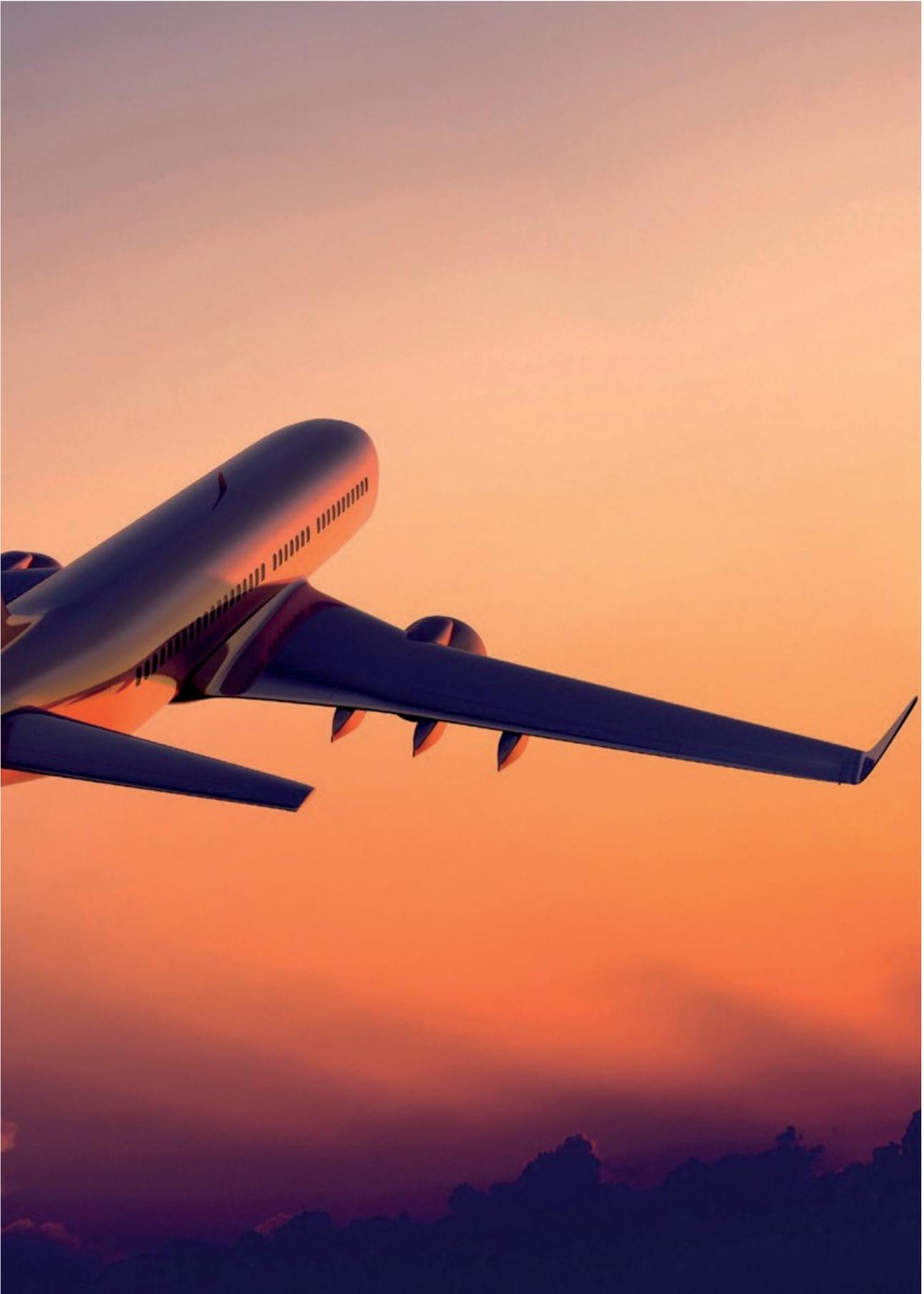




AIRSIDE SAFETY & DRIVING OPERATIONS CODE - NAP

NAPOLI
SALERNO
AIRPORTS
GESAC



PRESENTAZIONE

Per l'Aeroporto Internazionale di Napoli, la Safety rappresenta un presupposto essenziale e imprescindibile, un obiettivo da perseguire e perfezionare costantemente.

In tale ottica, il Gestore di Aeroporto ha implementato un sistema di gestione, strutturato sulla base delle norme nazionali e sovranazionali di riferimento e che, attraverso procedure aeroportuali specifiche, rappresenta il principale presidio dei rischi peculiari delle attività e dei processi "lato aria".

Tale sistema include una costante attività di monitoraggio del modus operandi in airside e di analisi degli incidenti e dei mancati incidenti, che consente di ottimizzare le procedure esistenti, introducendo nuove regole sempre più coerenti con l'evoluzione della realtà operativa dello scalo.

Il Gestore di Aeroporto promuove altresì iniziative formative mirate a istruire e sensibilizzare gli operatori coinvolti sui rischi, sulle regole, sugli obblighi e sui divieti istituiti per contenere la probabilità di accadimento di eventi incidentali che possono avere conseguenze di entità lieve, media, grave o gravissima.

Va infatti evidenziato che le aree di movimento e di manovra, essendo designate alla circolazione e alla sosta di autoveicoli, mezzi e velivoli, presentano un elevato rischio safety, per la cui prevenzione è indispensabile un attento, prudente ed equilibrato lavoro sinergico di tutti i soggetti coinvolti.

In tale ottica si rivela cruciale l'impegno del personale aeroportuale in genere, e in particolare di coloro che, avendo ottenuto il Permesso di Guida in Airside Adp, si trovano alla guida di mezzi e attrezzature; è infatti imperativo che si operi prestando la massima attenzione alle regole di sicurezza e di circolazione vigenti.

SAFETY POLICY

(ex MdA Parte B Sezione 2)

La safety aeroportuale e il rispetto della relativa normativa di riferimento rappresentano una priorità per GESAC nell'adempimento dei compiti previsti dal ruolo di gestore aeroportuale. Difatti, pur riconoscendo l'importanza di altri aspetti tipici del trasporto aereo (commerciali, operativi, qualitativi, ecc.), e garantendo ogni azione utile alla loro armonizzazione con la safety, quest'ultima assume una rilevanza prioritaria.

In qualità di Accountable Manager, una delle principali responsabilità per l'applicazione di una solida politica della sicurezza è garantire un'efficace Safety Management System sullo scalo, con l'obiettivo di promuovere la cultura della safety in tutti i processi aeroportuali, basata anche sulla condivisione degli elementi caratterizzanti tale cultura con tutti i soggetti coinvolti nella gestione delle operazioni.

In tale ottica, insieme a tutto il team GESAC responsabile delle attività e della funzionalità dell'aeroporto, sono stati definiti principi, standard e target, nel rispetto delle previsioni normative nazionali e internazionali, che sono alla base della nostra safety policy.

Abbiamo pertanto un alto commitment nell'assicurare il mantenimento e il miglioramento – in ogni occasione possibile – dei livelli di sicurezza sul nostro aeroporto, riducendo così l'esposizione al rischio di incidenti di qualsiasi entità sull'aerodromo.

La safety policy di GESAC è fondata principalmente sui seguenti elementi:

- ✓ Una chiara attribuzione di ruoli e responsabilità di tutti i soggetti che svolgono attività operativa in ambito aeroportuale;
- ✓ Un forte orientamento alla individuazione di ogni iniziativa utile a mantenere e incrementare gli standard di safety sullo scalo;
- ✓ Il rigoroso rispetto delle procedure in materia di airside safety e più in generale il monitoraggio sull'aderenza alla normativa di riferimento dei singoli processi, nonché l'applicazione di best practices in materia;
- ✓ L'adeguata formazione e informazione di tutto il personale coinvolto nella gestione dei processi rilevanti ai fini della safety;
- ✓ Un approccio proattivo nella gestione del rischio (Risk Management), utilizzando ogni strumento utile all'individuazione e analisi dei rischi, nonché alle derivanti azioni di prevenzione e mitigazione;
- ✓ Un'adeguata disponibilità di risorse umane e materiali, sia in termini quantitativi che qualitativi, per assicurare operazioni sicure, conformi ed efficienti;
- ✓ Un Reporting System che assicuri un efficace flusso informativo sia all'interno dell'organizzazione che verso l'esterno, caratterizzato da oggettività, trasparenza e tempestività, nonché un'adeguata comunicazione verso l'autorità competente;
- ✓ Un approccio orientato alla diffusione di una Just Culture in aeroporto, intendendo con questa un'atmosfera di fiducia in cui le persone siano incoraggiate a fornire ogni informazione rilevante ai fini della safety, e avendo piena consapevolezza dei comportamenti ritenuti accettabili in un'ottica di salvaguardia della sicurezza delle operazioni;

✓ Un sistema efficace di monitoraggio delle prestazioni (Safety Performance) basato su target concreti, raggiungibili e funzionali, da cui derivino azioni correttive e mitigative in un'ottica di continuous improvement;

GESAC si impegna inoltre a divulgare la safety policy a tutti gli stakeholders aeroportuali, al fine di diffonderne i principi e i contenuti.

Inoltre, data la continua evoluzione della regolamentazione del trasporto aereo e la crescente attenzione alla salvaguardia della sicurezza delle operazioni, questa policy sarà periodicamente rivista per assicurarne la costante attualità rispetto alle mutazioni dello scenario.

Antonio Guglielmucci, Accountable Manager

Aeroporto di Napoli

SOMMARIO

| | | |
|------|--|----|
| 1. | REGOLAMENTI E DISPOSIZIONI AEROPORTUALI | 6 |
| 2. | DEFINIZIONI DEI TERMINI UTILIZZATI | 7 |
| 3. | DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE – DPI..... | 9 |
| 4. | AIRSIDE DRIVING PERMIT – ADP (punti) | 10 |
| 5. | ACCESSO MEZZI, ATTREZZATURE E VEICOLI IN AIRSIDE..... | 11 |
| 6. | DOTAZIONI DI VEICOLI E ATTREZZATURE | 12 |
| 6.1 | OBBLIGO DI VERIFICA DEL MEZZO | 13 |
| 6.2 | OBBLIGO DI SEGNALAZIONE PERDITE DI IDROCARBURI | 13 |
| 7. | SEGNALAZIONE INCIDENTI E/O EVENTI PERICOLOSI..... | 14 |
| 8. | JET BLAST | 15 |
| 9. | FOD..... | 16 |
| 10. | RISCHIO WILDLIFE STRIKE..... | 18 |
| 11. | STRADA PERIMETRALE: REGOLE DI CIRCOLAZIONE | 19 |
| 12. | CIRCOLAZIONE VEICOLARE SUI PIAZZALI | 21 |
| 12.1 | LIMITI DI VELOCITÀ | 22 |
| 12.2 | NORME COMPORTAMENTALI GENERALI | 23 |
| 12.3 | SOSTA E FERMATA | 25 |
| 12.4 | PRECEDENZE | 26 |
| 13. | SEGNALETICA ORIZZONTALE DI PIAZZALE..... | 27 |
| 14. | SEGNALETICA ORIZZONTALE DI PISTA E RACCORDI | 32 |
| 15. | SEGNALETICA VERTICALE DI PISTA E RACCORDI..... | 35 |
| 16. | SEGNALETICA NOTTURNA IN AREA DI MANOVRA..... | 37 |
| 17. | ACCESSO ALL’AREA DI MANOVRA..... | 38 |
| 18. | COMUNICAZIONI RADIO..... | 39 |
| 18.1 | USO CORRETTO DELLA RADIO | 39 |
| 18.2 | TECNICHE DI TRASMISSIONE | 40 |
| 19. | VEICOLI IN PISTA E/O IN AREA DI MANOVRA..... | 41 |
| 20. | VEICOLI E ATTREZZATURE CHE TRAINANO AEROMOBILI..... | 41 |
| 21. | CIRCOLAZIONE IN CONDIZIONI DI RIDOTTA VISIBILITÀ | 41 |

1. REGOLAMENTI E DISPOSIZIONI AEROPORTUALI

La circolazione in Airside è regolamentata dalle normative nazionali e sovranazionali di settore, e dalle disposizioni emanate dal Gestore di Aeroporto, in particolare:

- CODICE DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA E AEREA,
- CODICE DELLA STRADA,
- REGOLAMENTO (UE) 139/2014,
- REGOLAMENTO DI SCALO,
- MANUALE DI AEROPORTO.

L'Airside, e in particolare i piazzali di sosta degli aeromobili, rappresenta l'area più trafficata di un aeroporto, per la presenza contemporanea di velivoli e mezzi.

La guida in airside richiede una profonda conoscenza delle regole che la disciplinano.

L'AIRSIDE SAFETY & DRIVING OPERATIONS CODE HA 3 SCOPI PRINCIPALI:

- 1 DESCRIVERE LE PECULIARI REGOLE APPLICATE ALLA GUIDA IN AIRSIDE
- 2 EVIDENZIARE I RISCHI SPECIFICI DELL'AREA
- 3 SENSIBILIZZARE SULLA NECESSITÀ DI NON ABBASSARE MAI LA SOGLIA DI ATTENZIONE

La guida in airside richiede altresì il massimo impegno a migliorare le attitudini individuali attraverso la conoscenza e il rispetto delle regole che disciplinano la guida e la sicurezza in airside, al fine di evitare incidenti, le cui conseguenze possono essere gravissime.

La conoscenza approfondita dei contenuti di questo manuale rappresenta il requisito minimo necessario per conseguire l'abilitazione alla guida dei mezzi in airside.

2. DEFINIZIONI DEI TERMINI UTILIZZATI

| | |
|--|--|
| ADP | AIRSIDE DRIVING PERMIT – PERMESSO DI GUIDA IN AIRSIDE |
| AEROPORTO | AREA DELIMITATA SU TERRA O ACQUA, COMPRENDE EDIFICI, INSTALLAZIONI E IMPIANTI DESTINATA, INTERAMENTE O IN PARTE, ALL'ARRIVO, ALLA PARTENZA E AL MOVIMENTO A TERRA DI AEROMOBILI |
| ADM | AIRPORT DUTY MANAGER/FIGURA GESAC CHE ASSICURA IL COSTANTE COORDINAMENTO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE AEROPORTUALI |
| ADO | AIRFIELD DUTY OFFICER/FIGURA GESAC CHE ASSICURA LO SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITÀ DI AIRFIELD MANAGEMENT |
| AIRFIELD MANAGER | RESPONSABILE DEI SERVIZI OPERATIVI CHE GARANTISCE LA CONTINUITÀ, LA REGOLARITÀ E IL RISPETTO DEGLI STANDARD NELLA GESTIONE DELL'AIRFIELD |
| AIRFIELD OPERATIONS | PERSONALE GESAC CHE OPERA NELL'AMBITO DELL'AIRFIELD MANAGEMENT |
| AIRSIDE | SETTORE DELL'AEROPORTO DESTINATO PRINCIPALMENTE AD OPERAZIONI STRETTAMENTE CONNESSE ALL'ATTIVITÀ AEREA. È L'AREA DELL'AEROPORTO CHE COMPRENDE I PIAZZALI, LE AREE DI MANOVRA E LE VIE DESTINATE AL MOVIMENTO DEGLI AEROMOBILI E DEI VEICOLI DI ASSISTENZA E SUPPORTO A TERRA, LE ZONE OPERATIVE INTERNE, COMPRESI TERRENI E EDIFICI ADIACENTI, O PARTI DI ESSI, IL CUI ACCESSO È CONTROLLATO PER GARANTIRE LA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE E CONSENTITO SOLTANTO AI SOGGETTI PROVVISI DI SPECIFICA AUTORIZZAZIONE, AL FINE DI SVOLGERE SERVIZI AEROPORTUALI |
| AIUTI VISIVI LUMINOSI (AVL) | QUALSIASI LUCE SPECIFICAMENTE ADIBITA QUALE AIUTO ALLA NAVIGAZIONE AEREA, INCLUSE LE LUCI E I SEGNALI AEROPORTUALI DI AIUTO PER IL MOVIMENTO E IL CONTROLLO DEGLI AEROMOBILI E DEI VEICOLI CHE OPERANO SULL'AREA DI MOVIMENTO |
| AREE AEROPORTUALI (SEDIME AEROPORTUALE) | INSIEME DI TUTTA LA SUPERFICIE DI TERRITORIO ADIBITA ALLE ATTIVITÀ AEROPORTUALI, DELIMITATA DA UNA RECINZIONE E/O DA EDIFICI. SI DISTINGUONO AL SUO INTERNO LE SEGUENTI AREE: LANDSIDE E AIRSIDE |
| AREA DI MANOVRA (MANOUEVERING AREA) | LA PARTE DI UN AEROPORTO ADIBITA AL DECOLLO, ALL'ATTERRAGGIO E AL MOVIMENTO A TERRA DEGLI AEROMOBILI, CON ESCLUSIONE DEI PIAZZALI (APRON) |
| AREA DI MOVIMENTO (MOVEMENT AREA) | LA PARTE DI UN AEROPORTO DESTINATA AL DECOLLO, ALL'ATTERRAGGIO E AL MOVIMENTO AL SUOLO DEGLI AEROMOBILI, COMPRENDE L'AREA DI MANOVRA E I PIAZZALI |
| AREA CRITICA | UN'AREA DI DIMENSIONI DEFINITE CHE SI ESTENDE NELL'INTORNO DELLE ANTENNE DI UN IMPIANTO DI AVVICINAMENTO STRUMENTALE DI PRECISIONE, ALL'INTERNO DELLA QUALE LA PRESENZA DI VEICOLI O AEROMOBILI DETERMINA UN DISTURBO TALE DA PREGIUDICARE L'ATTENDIBILITÀ DEI SEGNALI DI RADIOGUIDA |
| AREA DI MANUTENZIONE | AREA USATA PER LA MANUTENZIONE DEGLI AEROMOBILI |
| ASS | AIRPORT SECURITY SERVICES |
| AVP | AIRSIDE VEHICLE PERMIT – PERMESSO DI CIRCOLAZIONE IN AIRSIDE PER VEICOLI, MEZZI E ATTREZZATURE |
| BIRD STRIKE | IMPATTO DI UN AEROMOBILE CON UNO O PIÙ VOLATILI |
| CALL SIGN | IDENTIFICATIVO ALFANUMERICO DEL VEICOLO AUTORIZZATO ALLA CIRCOLAZIONE NELL'AREA DI MANOVRA |
| CENTRE LINE | ASSE CENTRALE DI PISTA E/O RACCORDO |
| CONTROL ROOM | CENTRALE OPERATIVA DI CONTROLLO ATTIVA H24 |
| DPI | DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALI |
| ENAC (ENTE NAZIONALE PER AVIAZIONE CIVILE) | ORGANISMO REGOLATORE DELLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE IN ITALIA, CON FUNZIONI DI NATURA ISPETTIVA, DI COORDINAMENTO, DI CONTROLLO E DI REGOLAMENTAZIONE TECNICA |
| ENAV | SOCIETÀ CHE FORNISCE I SERVIZI ALLA NAVIGAZIONE AEREA. L'ORGANO DELL'ENAV COMPETENTE SULL'AREA DI MANOVRA È LA TORRE DI CONTROLLO (TWR) |
| ERA/ASA EQUIPMENT RESTRICTION AREA AIRCRAFT SAFETY AREA | AREA DELLO STAND CON ACCESSO LIMITATO PER I MEZZI DI RAMPA/AREA DI SICUREZZA DELL'AEROMOBILE |
| ESA | EQUIPMENT SERVICE AREA - L'AREA DI ATTESA PER IL SERVIZIO DEI MEZZI DI RAMPA |
| FASCIA (o STRISCIA) DI SICUREZZA - STRIP | UN'AREA DI DIMENSIONI DEFINITE CHE COMPRENDE LA PISTA E REALIZZATA ALLO SCOPO DI RIDURRE IL RISCHIO DI DANNI AGLI AEROMOBILI IN CASO DI USCITA DI PISTA ED A PROTEZIONE DEGLI AEROMOBILI CHE LA SORVOLANO IN DECOLLO O IN ATTERRAGGIO |

AIRSIDE SAFETY & DRIVING OPERATIONS CODE - NAP

FEBBRAIO 2024

| | |
|---|---|
| FOD FOREIGN OBJECT DAMAGE OR DEBRIS | OGGETTO ESTRANEO, O DETRITO, CHE PUÒ CAUSARE DANNO AGLI AEROMOBILI/DANNEGGIAMENTO DA CORPO ESTRANEO |
| FUEL SPILLAGE | VERSAMENTO ACCIDENTALE DI COMBUSTIBILI |
| GESTORE DI AEROPORTO | LA SOCIETÀ 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 IN AEROPORTO |
| HOLDING POSITION | UNA POSIZIONE DEFINITA NELLA QUALE GLI AEROMOBILI IN RULLAGGIO E I VEICOLI POSSONO SOSTARE IN ATTESA DI ISTRUZIONI DA PARTE DELLA TORRE DI CONTROLLO |
| ICAO INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION | ORGANIZZAZIONE DELL'AVIAZIONE CIVILE INTERNAZIONALE: ISTITUZIONE TENDENTE ALLO SVILUPPO DI PRINCIPI E TECNICHE UNIFORMI NEL CAMPO DELL'AVIAZIONE CIVILE ATTRAVERSO L'EMANAZIONE DI RACCOMANDAZIONI CHE VENGONO RECEPITE DALLE AUTORITÀ DI AVIAZIONE CIVILE NAZIONALI |
| ILS | INSTRUMENT LANDING SYSTEM – DISPOSITIVO PER LA RADIOGUIDA DEGLI AEROPLANI DURANTE GLI ATTERRAGGI |
| JET BLAST | FLUSSO DI GAS DI SCARICO DI UN MOTORE DI UN AEROMOBILE A REAZIONE, CHE PUÒ RAGGIUNGERE TEMPERATURE ALTISSIME |
| LANDSIDE | LE AREE AEROPORTUALI NON INCLUSE IN AIRSIDE, CHE FUNZIONANO COME INTERFACCIA TRA IL TRASPORTO TERRESTRE E IL TRASPORTO AEREO (AD ESEMPIO L'AEROSTAZIONE PASSEGGERI) E DOVE SI SVOLGONO TUTTE LE ATTIVITÀ AEROPORTUALI NON ESPLICITAMENTE LEGATE ALLE OPERAZIONI DEGLI AEREI |
| PERIMETRALE | STRADA DELL'AIRSIDE ESTERNA ALL'AREA DI MANOVRA ADIBITA ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI. |
| PIAZZALE (APRON) | AREA ADIBITA ALLO STAZIONAMENTO DEGLI AEROMOBILI PER L'IMBARCO E LO SBARCO DEI PASSEGGERI, IL CARICO E LO SCARICO DELLE MERCI E DELLA POSTA, RIFORNIMENTO CARBURANTI, IL PARCHEGGIO E LA MANUTENZIONE |
| PIAZZOLA PER A/M (AIRCRAFT STAND) | AREA SPECIFICA DELL'AEROPORTO ADIBITA AL PARCHEGGIO DELL'AEROMOBILE E IDENTIFICATA CON UN SIMBOLO NUMERICO |
| PISTA DI VOLO (RWY) | AREA RETTANGOLARE DEFINITA, UTILIZZATA PER IL DECOLLO E L'ATTERRAGGIO DEGLI AEROMOBILI |
| PUSH-BACK | OPERAZIONE MEDIANTE LA QUALE UN VELIVOLO PARCHEGGIATO IN UNO STAND VIENE TRAINATO/SPINTO INDIETRO, IN UNA POSIZIONE IDONEA A TERMINARE/INIZIARE IL RULLAGGIO, MEDIANTE L'UTILIZZO DI UN'APPOSITA ATTREZZATURA (ANCH'ESSA INDICATA AI FINI OPERATIVI PUSH-BACK) |
| RULLAGGIO | OPERAZIONE CHE EFFETTUA UN AEROMOBILE IN MOVIMENTO DALLA PISTA VERSO IL PIAZZALE E VICEVERSA |
| TAXIWAY (VIA DI RULLAGGIO - TWY) | PERCORSO DEFINITO DESTINATO AL RULLAGGIO DEGLI AEROMOBILI, DESTINATO A FORNIRE UN COLLEGAMENTO TRA UNA PARTE DELL'AEROPORTO E L'ALTRA; È COLLEGATA ALLA PISTA DI VOLO E ALL'APRON ATTRAVERSO RACCORDI (TAXIWAY INTERSECTIONS) |

3. DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE – DPI

In airside l'utilizzo dei dispositivi di protezione individuale è obbligatorio e la responsabilità sull'osservanza delle norme, l'informazione e la formazione del personale è demandata alle Società/Enti a cui detto personale appartiene.

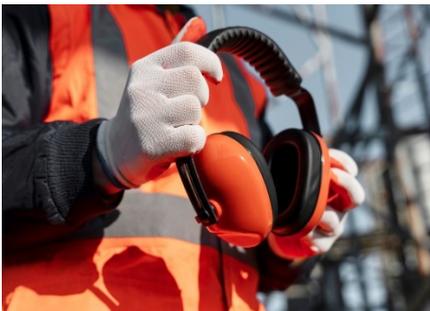
È necessario operare indossando i Dispositivi di Protezione Individuale previsti, sia alla guida di un veicolo che a piedi.

Tali dispositivi sono a protezione della propria salute e dell'integrità fisica e riducono il rischio di infortunio.



INDUMENTI AD ALTA VISIBILITÀ

IL VESTIARIO AD ALTA VISIBILITÀ PROTEGGE CONTRO I RISCHI DI INVESTIMENTO, PERTANTO È OBBLIGATORIO INDOSSARE L'ABBIGLIAMENTO, FORNITO DI BANDE CATARIFRANGENTI A NORMA, MESSO A DISPOSIZIONE DALL'AZIENDA/ENTE DI APPARTENENZA.



CUFFIE ANTI RUMORE

DATA L'ALTA RUMOROSITÀ IN AIRSIDE È NECESSARIO L'USO DI CUFFIE PER UN'ADEGUATA PROTEZIONE DAL RUMORE. L'UTILIZZO DELLE CUFFIE È OBBLIGATORIO DURANTE LE OPERAZIONI SOTTOBORDO (MARSHALLING, POSIZIONAMENTO TACCHI, CARICO/SCARICO BAGAGLI, ECC.), E IN PRESENZA DI AEROMOBILI IN MOVIMENTO O CON MOTORI ACCESI.

IL MANCATO UTILIZZO DELLE CUFFIE IN PROSSIMITÀ DI AEROMOBILI CON I MOTORI ACCESI PUÒ COMPORTARE DANNI ALL'APPARATO UDITIVO

Nelle stive degli aeromobili possono essere utilizzate cuffie leggere, del tipo "a tampone".



Nell'utilizzo dei DPI, occorre altresì rispettare le indicazioni/disposizioni delle Società di appartenenza.

4. AIRSIDE DRIVING PERMIT – ADP (punti)

L'ADP (AIRSIDE DRIVING PERMIT) è il permesso di cui ogni conducente di mezzi/attrezzature e veicoli in airside deve essere in possesso.

L'ADP

- È EMESSO E DISTRIBUITO DA GESAC
- È RILASCIATO AL SUPERAMENTO DI PERCORSO FORMATIVO TEORICO E FAMILIARIZZAZIONE IN AIRSIDE
- È STRETTAMENTE PERSONALE E VA ESIBITO A RICHIESTA DEL PERSONALE PREPOSTO AI CONTROLLI
- PERMETTE L'USO E LA CONDUZIONE DEI MEZZI/ATTREZZATURE E VEICOLI DELLA SOCIETÀ/ENTE DI APPARTENENZA, MUNITI DI AVP (AIRSIDE VEHICLE PERMIT)
- CONSENTE LA CIRCOLAZIONE ESCLUSIVAMENTE NELLE AREE CUI SI È AUTORIZZATI AD ACCEDERE MEDIANTE TIA
- HA UNA DOTAZIONE INIZIALE DI 5 (CINQUE) PUNTI, DECURTABILI A SEGUITO DI VIOLAZIONI SECONDO UN PRINCIPIO DI GRADUALITÀ, IN MANIERA COMMISURATA ALLA GRAVITÀ DELLE VIOLAZIONI COMMESSE, SINO AL RITIRO DEL TITOLO
- HA DURATA QUADRIENNALE

LA VALIDITÀ DELL'ADP È VINCOLATA ALLA SUSSISTENZA DEI SEGUENTI REQUISITI:

PATENTE DI GUIDA IN CORSO DI VALIDITÀ

TIA IN CORSO DI VALIDITÀ

AGGIORNAMENTO FORMATIVO EFFETTUATO ENTRO 24 MESI DALLA DATA DI EMISSIONE

CONTRATTO DI LAVORO TRA L'INTESTATARIO E LA SOCIETÀ/ENTE RICHIEDENTE

| | | |
|---|---------------------------------------|----------------------------|
|  | | A.D.P. N° XprogressiveX |
| AIRSIDE DRIVING PERMIT | | |
| Cognome XsurnameX | Nome XnameX | Auth. Accesso N° |
| Società/Ente XcompanyX | Data rilascio A.D.P. XreleaseDateX | XgesacIdX |
| Principali Numeri Telefonici | | |
| *per chiamate dalla rete esterna far precedere da: 081/7896 | | |
| A D M | *638 | POLARIA *331 |
| A D O | *500 | S S A *476 |
| CONTROL ROOM | *455 | V V F 1712 |

5. ACCESSO MEZZI, ATTREZZATURE E VEICOLI IN AIRSIDE

Il Gestore di Aeroporto è responsabile della regolamentazione del traffico veicolare sul piazzale, con il principale scopo di ridurre al minimo il rischio di incidenti che possono coinvolgere veicoli, aeromobili, attrezzature e persone.

I mezzi/attrezzature e veicoli operanti in airside devono essere muniti di apposito permesso di circolazione denominato AVP (Airside Vehicle Permit), rilasciato dal Gestore.

L'AVP è rilasciato per comprovate esigenze connesse al regolare espletamento di attività strettamente operative.

LA TIPOLOGIA DI AVP È CARATTERIZZATA DA UN CODICE ALFANUMERICO

CONTRASSEGNO "D" valido per autovetture e veicoli appartenenti a operatori che espletano stabilmente la propria attività in ambito aeroportuale

CONTRASSEGNO "D-1" valido per mezzi speciali e complessi, attrezzature semoventi e/o a rimorchio su ruote appartenenti a operatori che espletano stabilmente la propria attività in ambito aeroportuale

CONTRASSEGNO "P" valido per autovetture e veicoli in genere appartenenti a operatori che espletano temporaneamente la propria attività in ambito aeroportuale

CONTRASSEGNO "P-1" valido per mezzi speciali e complessi, attrezzature semoventi e/o a rimorchio su ruote appartenenti a operatori che espletano temporaneamente la propria attività in ambito aeroportuale

La Società che richiede il rilascio di AVP è direttamente, e in solido con il conducente, responsabile dell'efficienza operativa del veicolo/mezzo/attrezzatura. All'atto della richiesta di rilascio di AVP, la Società deve presentare al Gestore i programmi di manutenzione periodica e le relative certificazioni di idoneità, che devono essere sempre disponibili per le verifiche da parte del Gestore.



6. DOTAZIONI DI VEICOLI E ATTREZZATURE

I veicoli per essere autorizzati devono portare impressi sulla carrozzeria:

- ragione sociale o logo della società/ente di appartenenza
- numero identificativo

di dimensioni tali da essere visibili dalla cabina di pilotaggio di qualsiasi tipo di aeromobile.

I VEICOLI DEVONO ESSERE DOTATI

MANUALE DI USO

SEGNALI ICAO DIURNI, A SCACCHI BIANCHI E ROSSI

SEGNALI ICAO NOTTURNI – LUCE LAMPEGGIANTE

MAPPA AGGIORNATA DELL'AIRSIDE, FORNITA DAL GESTORE DI AEROPORTO, INDICANTE LE VIE DI RULLAGGIO, LA PISTA, LE POSIZIONI DI ATTESA PER L'ACCESSO ALL'AREA DI MANOVRA E I PERCORSI RISERVATI AI VEICOLI, STRADA PERIMETRALE COMPRESA

PARAFIAMMA/SCHERMAGGIO ANTIFIAMMA APPLICATO ALLO SCARICO

GPS CON RELATIVO STICKER IDENTIFICATIVO



A titolo esemplificativo ma non esaustivo, mezzi quali:

SCALE PUSH-BACK AMBULIFT LOADER

devono sempre essere dotati di luce lampeggiante gialla.

6.1 OBBLIGO DI VERIFICA DEL MEZZO

I conducenti, prima di mettersi alla guida di un mezzo, devono:

- verificarne il corretto funzionamento e l'idoneità alle operazioni che si devono eseguire;
- accertare il corretto posizionamento e fissaggio di carichi (bagagli, ULD, pallet, ecc.);
- verificare l'esposizione dell'AVP in posizione visibile.

CONTROLLI DI EFFICIENZA SUL MEZZO

FRENI E ALTRI SISTEMI DI ARRESTO

PNEUMATICI (USURA E PRESSIONE)

LUCI ANTERIORI, POSTERIORI E D'INGOMBRO

PARABREZZA, FINESTRINI, TERGICRISTALLI, SPECCHIETTI RETROVISORI

CARBURANTE IN QUANTITÀ SUFFICIENTE

ASSENZA DI PERDITA LIQUIDI (CARBURANTE, OLI ECC.)

DISPOSITIVI DI BLOCCAGGIO DEI CARICHI

LUCE LAMPEGGIANTE (SE PREVISTA IN DOTAZIONE)

In caso di fermo di mezzi in area di movimento è obbligatorio segnalarlo immediatamente all'ADO:

- linea esterna 081 7896.500
- linea interna 500

6.2 OBBLIGO DI SEGNALAZIONE PERDITE DI IDROCARBURI

In un'ottica di prevenzione degli inconvenienti aeroportuali e del rischio inquinamento, è obbligatorio segnalare immediatamente all'ADO (0817896500) e/o alla CONTROL ROOM (0817896455) ogni perdita di idrocarburi da aeromobili e/o da mezzi, anche se di lieve entità.



7. SEGNALAZIONE INCIDENTI E/O EVENTI PERICOLOSI

GLI EVENTI INCIDENTALI SONO COSÌ SUDDIVISI

| | |
|----------------------|--|
| INCIDENTE | UN EVENTO CHE HA PRODOTTO UN INFORTUNIO A PERSONE E/O UN DANNO A BENI, ALL'AMBIENTE, AL BUSINESS O UN'INTERRUZIONE SIGNIFICATIVA DELL'OPERATIVITÀ |
| INCONVENIENTE | UN EVENTO CHE HA PRODOTTO DANNI DI LIEVE ENTITÀ ALLE PERSONE, A BENI E/O ALL'AMBIENTE |
| NEAR ACCIDENT | UN MANCATO INCIDENTE, OVVERO UN EVENTO CHE AVREBBE POTUTO PROVOCARE INFORTUNI, DANNI A PERSONE E/O A PROPRIETÀ, ALL'AMBIENTE, AL BUSINESS O UN'INTERRUZIONE SIGNIFICATIVA DELL'OPERATIVITÀ |

Chiunque rilevi un evento anomalo o un incidente (es. collisioni anche lievi tra veicoli e aeromobili o mezzi), è tenuto tassativamente a segnalarlo tempestivamente a Control Room e/o a ADO come segue:

| | Linea Esterna | Linea Interna |
|---------------------|---------------|---------------|
| Control Room | 081.7896.455 | 455 |
| ADO | 081.7896.500 | 500 |

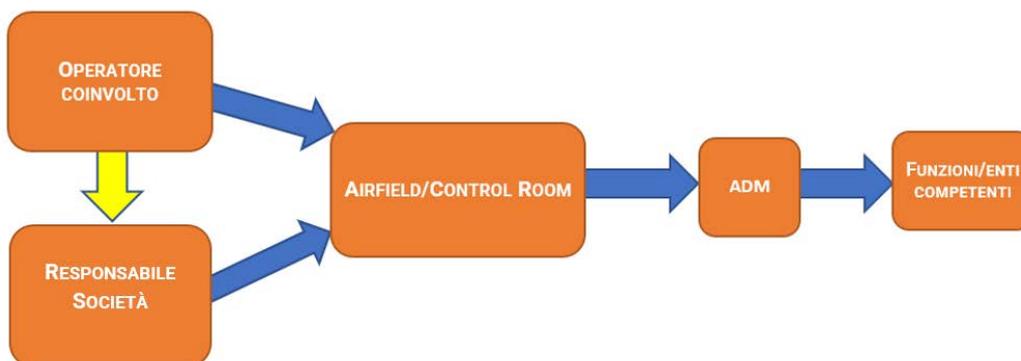
Quando l'evento incidentale coinvolge il proprio veicolo/mezzo o attrezzatura, il conducente deve informare tempestivamente anche il responsabile della società/ente di appartenenza.

La Control Room allerta l'ADM, che a sua volta coinvolge le funzioni e/o enti di competenti per le azioni di competenza.

I mezzi coinvolti possono essere rimossi solo previa autorizzazione dell'ADM e/o delle Pubbliche Autorità, fatto salvo il caso in cui la rimozione immediata si renda necessaria per motivi di sicurezza.

L'analisi degli incidenti e l'individuazione delle loro cause è uno strumento fondamentale di prevenzione. Conoscere con esattezza i motivi e le circostanze che hanno prodotto un incidente, consente di implementare specifici piani di azioni correttivo-migliorative, pertanto, per mitigare il rischio e ridurre la probabilità di reiterazione, chiunque sia a conoscenza di informazioni utili alla ricostruzione degli eventi deve renderle disponibili immediatamente.

SEGNALAZIONE EVENTO INCIDENTALE – DIAGRAMMA DI FLUSSO



8. JET BLAST

Il getto dei gas di scarico delle turbine di un aeromobile può investire persone e/o cose, e rappresenta un grave pericolo anche in relazione alla velocità e alle alte temperature raggiunte.

Gli effetti del Jet Blast dipendono dal tipo di motore, dalla potenza erogata nelle fasi di spinta e dall'eventuale presenza di vento forte che può amplificarne la portata.

SI CONSIDERANO TRE LIVELLI DI SPINTA DEI MOTORI:

BREAKAWAY THRUST = SPINTA DI MESSA IN MOVIMENTO (L'INIZIO DELLE FASI DI RULLAGGIO)

IDLE THRUST = SPINTA MINIMA (RULLAGGIO)

TAKE OFF THRUST = SPINTA DI DECOLLO

È altrettanto pericoloso l'effetto di ingestione/aspirazione prodotto dai motori in azione: **ENGINE INTAKE**.

La configurazione degli stand aeromobili assicura le distanze minime necessarie per prevenire tale fenomeno.

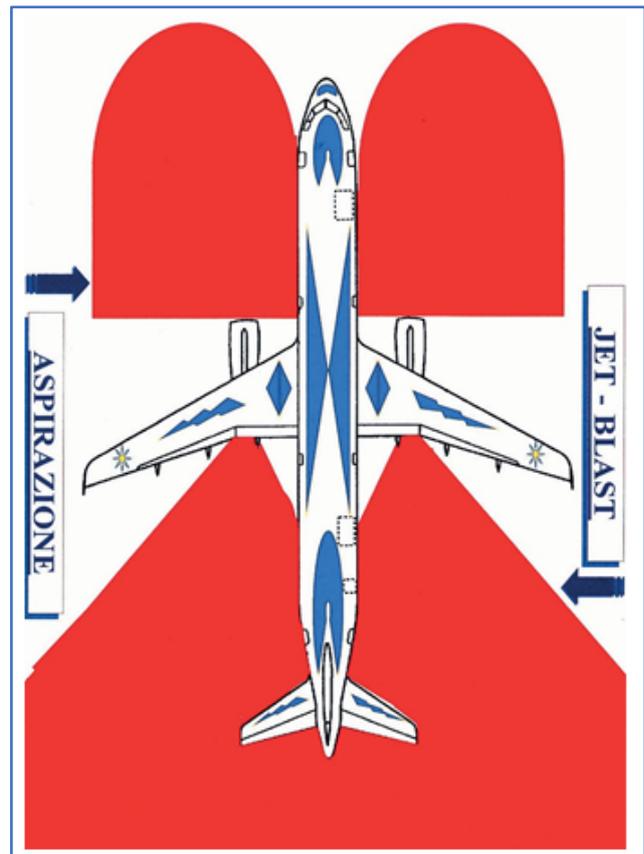
MISURE PREVENTIVE

**NON IMPEGNARE LE AREE ANTISTANTI E
RETROSTANTI I MOTORI**

**INIBIZIONE VIABILITÀ RETRO STAND DURANTE LE
FASI DI PUSH-BACK (BLOCCO FISICO CON MEZZI DI RAMPA)**

RISPETTARE LA SEGNALETICA

**PREVENIRE RISCHIO FOD (PUÒ ESSERE INGERITO O
SPINTO VIA DAL MOTORE)**



9. FOD

FOD

=

FOREIGN OBJECT
(OGGETTO ESTRANEO)

DAMAGE

DANNI CAUSATI AGLI AEROMOBILI

OR

DEBRIS

DETRITI CHE POSSONO CAUSARE DANNI AGLI AEROMOBILI

ESEMPI DI FOD RACCOLTO SUI PIAZZALI



RIFIUTI DI BORDO ABBANDONATI



Un aeromobile può subire danni a causa di oggetti (sassolini, ghiaia, plastica, ecc.) presenti sull'area di movimento o di manovra per un cattivo stato di pulizia o di manutenzione.

Lo spazzamento dei piazzali è di competenza del Gestore di Aeroporto.

LA RACCOLTA DEL FOD È RESPONSABILITÀ DI TUTTI

IL FOD È UN PERICOLO

PUÒ ESSERE INGERITO NEI MOTORI E COLPIRE PARTI DI AEROMOBILE (PNEUMATICI, FUSOLIERA, ALI, ECC.)

PUÒ SOLLEVARSI PER IL VENTO E/O PER JET BLAST COLPENDO GLI OPERATORI AEROPORTUALI, CAUSANDO GRAVI CONSEGUENZE

In piazzale occorre eliminare frammenti in cemento, pietre, pezzi di bagaglio (cinghie, lucchetti, ecc.), monete, lattine, bottiglie, bicchieri in plastica, carta, ma anche utensili e ricambi vari, e ogni altro detrito/rifiuto abbandonato.

ANCHE LA PREVENZIONE DEL FENOMENO È RESPONSABILITÀ DI TUTTI

Contenitori a campana dedicati, di colore giallo, sono posizionati in prossimità degli stand e di altri punti strategici e sono ben individuabili con apposite scritte.



10. RISCHIO WILDLIFE STRIKE

WILDLIFE STRIKE è il termine inglese utilizzato per identificare un urto tra aeromobile e fauna selvatica che, in alcuni casi, può avere conseguenze disastrose.

WILDLIFE STRIKE

VOLATILI E/O FAUNA SELVATICA IN GENERALE POSSONO CAGIONARE ALL'AEROMOBILE DANNI INGENTI:

COMPROMISSIONE DEL FUNZIONAMENTO DEL MOTORE, SE RISUCCHIATI

COMPROMISSIONE DELLA RESISTENZA STRUTTURALE DELLE PARTI DELL'AEROMOBILE

COMPROMISSIONE DELLA PRESSURIZZAZIONE DELL'AEROMOBILE PER FESSURAZIONI ALLA FUSOLIERA

Il Gestore predispone quanto di propria competenza per la prevenzione/contenimento del fenomeno del wildlife strike.

L'attività di prevenzione e controllo consiste in maniera diretta in un'azione continua di pattugliamento, di vigilanza e di disturbo della fauna, con modalità tali da indurla a considerare l'aeroporto luogo sgradevole e non sicuro, con l'utilizzo di:

- SINTETIZZATORE DI SUONI (DISTRESS CALL)
- PISTOLE CON MUNIZIONI A SALVE A EFFETTO PIROTECNICO
- CANNONI A GAS
- ATTIVITÀ DI FALCONERIA

Inoltre, il Gestore attua

- POLITICHE DI PREVENZIONE E CONTROLLO DEL RISCHIO WILDLIFE
- CAMPAGNE DI SENSIBILIZZAZIONE/INFORMAZIONE CIRCA I COMPORTAMENTI DA TENERE

PER LIMITARE IL RISCHIO WILDLIFE STRIKE OCCORRE TENER PRESENTE CHE

TUTTI POSSONO CONTRIBUIRE ALLA RIDUZIONE DEL FENOMENO

È RESPONSABILITÀ DI TUTTI SEGNALARE PRONTAMENTE, ALL'AIRFIELD OPERATIONS, LA PRESENZA DI VOLATILI/CARCASSE NELL'AREA DI MOVIMENTO, AL FINE DI CONSENTIRNE L'ALLONTANAMENTO/RIMOZIONE

BISOGNA EVITARE DI CREARE SITUAZIONI TALI DA FAVORIRE LA PRESENZA DI AVIFAUNA/FAUNA, AD ESEMPIO IL DEPOSITO DI RIFIUTI E/O DI ALTRE FONTI DI ATTRAZIONE AL DI FUORI DELLE AREE PREDISPOSTE



11. STRADA PERIMETRALE: REGOLE DI CIRCOLAZIONE

La strada perimetrale è la strada adiacente la recinzione airside e il suo utilizzo è consentito a mezzi e persone autorizzati.

Il personale addetto alla guida dei mezzi autorizzati deve essere munito di permesso di guida in airside (ADP).

Oltre ai dispositivi in dotazione previsti per l'accesso in airside, i mezzi, per circolare sulla perimetrale, devono essere dotati di:

APPARATO RADIO UHF SINTONIZZATO SULLA FREQUENZA DELLA TORRE DI CONTROLLO

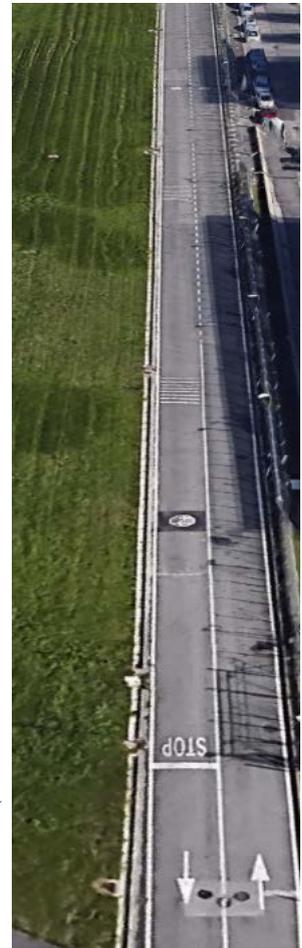
Devono, inoltre, avere la luce lampeggiante in funzione sia nelle ore diurne che notturne e in situazioni di ridotta visibilità.

È FATTO OBBLIGO DI:

- RISPETTARE SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE
- DARE PRECEDENZA AGLI AEROMOBILI, AI MEZZI DI SOCCORSO E PRIMO INTERVENTO
- RISPETTARE IL LIMITE DI VELOCITÀ DI 30 KM/H *
- TENERE SEMPRE I FARI ANABBAGLIANTI ACCESI
- MANTENERE COSTANTEMENTE IL CONTATTO RADIO, AL FINE DI RICEVERE LE EVENTUALI ISTRUZIONI

IN AGGIUNTA È VIETATO:

- SORPASSARE
- TRAINARE ALTRI MEZZI
- TRASPORTARE CARICHI SPORGENTI
- IL TRANSITO PEDONALE
- LA SOSTA E IL PARCHEGGIO
- FUMARE ANCHE ALL'INTERNO DI VEICOLI
- SUONARE IL CLacson SE NON IN CASO DI EMERGENZA
- OCCULTARE LA SEGNALETICA



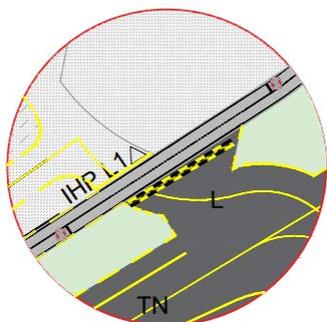
*ATTENZIONE:

IN ALCUNE AREE AIRSIDE, DIVERSE DALLA PERIMETRALE, VIGONO LIMITI DI VELOCITÀ INFERIORI A 30KM/H

La strada perimetrale attraversa i seguenti raccordi:

Lato Sud: SA (SIERRA ALPHA), SB (SIERRA BRAVO), SC (SIERRA CHARLIE), SD (SIERRA DELTA)

Lato Nord: H (HOTEL), L (LIMA), NA (NOVEMBER ALPHA), NB (NOVEMBER BRAVO)



ATTRAVERSAMENTO A L



ATTRAVERSAMENTO A SB

In prossimità dei suddetti raccordi è presente segnaletica orizzontale e verticale realizzata per richiamare l'attenzione dei conducenti a fermarsi agli stop per assicurarsi che nessun aeromobile sia in fase di movimento anche a traino, prima dell'attraversamento.

IL CONDUCENTE DEVE INFORMARE PRONTAMENTE L'ADO ALLO 0817896500 IN CASO DI

INCIDENTE, AVARIA DEL MEZZO, PERDITE DI OLIO E/O COMBUSTIBILE, PERDITA DEL CARICO E PER OGNI ALTRO TIPO DI ANOMALIA, INDICANDO

POSIZIONE DEL MEZZO (DA GRID MAP DA TENERE A BORDO)

TIPOLOGIA DEL MEZZO

TIPO DI AVARIA

IDENTIFICATIVO DI PERSONE E MEZZO

12. CIRCOLAZIONE VEICOLARE SUI PIAZZALI

In airside si applica la disciplina del Codice della Navigazione, della normativa ENAC, del Manuale di Aeroporto e del Codice della Strada.

Il corretto bilanciamento tra il rispetto delle regole di circolazione e di safety e un livello di attenzione costante ed elevato agevola il contenimento del rischio di errori/incidenti da parte degli operatori.



PRINCIPALI OBBLIGHI IN PIAZZALE: RISPETTO

DELLA SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE

DEI LIMITI DI VELOCITÀ

DEL DIRITTO DI PRECEDENZA AGLI AEROMOBILI

DELLE NORME DI CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI

12.1 LIMITI DI VELOCITÀ

| AREA/VIABILITÀ | LIMITI DI VELOCITÀ |
|----------------------------------|--------------------|
| ERA/ASA | PASSO D'UOMO |
| AREE SMISTAMENTO BAGAGLI * | PASSO D'UOMO |
| VIABILITÀ FRONTE TERMINAL | 10 KM/H |
| CON VISIBILITÀ RIDOTTA | 10 KM/H |
| VIABILITÀ PIAZZALI E PERIMETRALE | 30 KM/H |



* È VIETATO L'ACCESSO NELLE AREE DI SMISTAMENTO BAGAGLI A:

- PERSONE NON AUTORIZZATE^[1]
- MEZZI A COMBUSTIONE
- MEZZI NON DESTINATI AL CARICO E SCARICO BAGAGLI

^[1] PERSONE CHE HANNO IL TIA CHE NON CONSENTE L'ACCESSO A TALI AREE. È FATTO OBBLIGO AL PERSONALE DI VERIFICARE LA PROPRIA AUTORIZZAZIONE: IL PERSONALE AUTORIZZATO HA RIPORTATO SULLA BANDA COLORATA DEL PROPRIO TIA IL N. "3"

12.2 NORME COMPORTAMENTALI GENERALI

LA SICUREZZA VIENE SEMPRE PRIMA!

DARE SEMPRE PRECEDENZA AGLI AEREI, ANCHE SE A TRAINO O GUIDATI DA FOLLOW ME

PRESTARE SEMPRE ATTENZIONE A QUANTO ACCADE INTORNO

NON AFFRETTARSI, ANCHE SE PRESSATI DA LIMITI DI TEMPO

RICORDARSI CHE SUPERFICIALITÀ E AUTOCOMPIACIMENTO RAPPRESENTANO UN RISCHIO ELEVATO

MANTENERE AGGIORNATE LE PROPRIE COMPETENZE

DIVIETI PRINCIPALI

NON FUMARE IN AREA DI MOVIMENTO, ANCHE ALL'INTERNO DI VEICOLI E MEZZI, O NEGLI UFFICI UBICATI IN AIRSIDE

NON IMMETTERSI SULLA PISTA DI VOLO, NON AVVICINARSI AD UNA DISTANZA INFERIORE A MT. 150 DALL'ASSE DELLA PISTA (LIMITE DI STRIP), IN ASSENZA DI AUTORIZZAZIONE DELLA TORRE DI CONTROLLO

NON IMPEGNARE TAXIWAY, APRON TAXIWAY E RACCORDI (O QUALSIASI PARTE DELL'AREA DI MANOVRA) IN ASSENZA DI AUTORIZZAZIONE DELLA TORRE DI CONTROLLO

NON CIRCOLARE A PIEDI NELL'AREA DI MOVIMENTO, FATTA ECCEZIONE PER L'AREA DOVE SI È AUTORIZZATI A OPERARE

NON AVVICINARSI AD AEROMOBILI FINO A QUANDO ESSI NON SONO COMPLETAMENTE FERMI E CON I MOTORI E I SEGNALI ANTICOLLISIONE SPENTI

ALLA GUIDA DI MEZZI/VEICOLI O ATTREZZATURE, **NON USARE** CELLULARI, TABLET, O CUFFIETTE CHE COPRONO ENTRAMBE LE ORECCHIE



RICORDARSI, INOLTRE, CHE:

Si guida all'interno delle vie delimitate dall'apposita segnaletica, rispettando sensi di marcia e regole stradali.

Si opera all'interno degli stand ove parcheggiano gli aeromobili e dove la mancanza di segnaletica e la tipologia delle attività svolte, rende la circolazione più pericolosa.

Il traino di mezzi/veicoli o attrezzature è vietato, ma può avvenire solo per circostanze eccezionali previa autorizzazione dell'Airfield Operations.

Il trasporto carichi deve essere effettuato in sicurezza, con i carichi perfettamente ancorati e senza superare le spondine dei carrelli. La responsabilità di tali modalità è a carico dell'autista del mezzo.

In prossimità di aeromobili la manovra di retromarcia di mezzi può essere effettuata solo con l'assistenza di un altro addetto.



12.3 SOSTA E FERMATA

Parcheggiare mezzi/veicoli o attrezzature è vietato al di fuori degli spazi riservati, contraddistinti da apposita segnaletica orizzontale (stalli di sosta).

È VIETATO LASCIARE IN SOSTA O IN FERMATA, MEZZI VEICOLI E/O ATTREZZATURE

- IN SPAZI NON ALLO SCOPO RISERVATI E/O LUNGO LA VIABILITÀ VEICOLARE, CHE DEVE ESSERE SGOMBRA DA ATTREZZARE O MATERIALI DI QUALSIASI GENERE.
- IN ERA/ASA PER EVITARE INTRALCIO/IMPEDIMENTO AL MOVIMENTO DI AEROMOBILI O ALTRI VEICOLI
- OSTRUENDO L'INGRESSO E/O LA VIA DI FUGA DI MEZZI DESTINATI AL RIFORNIMENTO AEROMOBILI
- PRESSO UN AEROMOBILE IN SOSTA OSTRUENDO LA VIA DI USCITA DI ALTRI MEZZI DI ASSISTENZA GIÀ POSIZIONATI
- SU STRISCE GIALLE, SU CENTER LINE, NELLE AREE TRATTEGGIATE, DAVANTI ALLE USCITE DI IMBARCO, SOTTO FUSOLIERA E ALI DI AEROMOBILI, SU VEICOLARE OVVERO BLOCCANDO LE USCITE DI EMERGENZA E QUELLE DEGLI UFFICI
- IN POSIZIONI CHE OCCLUDONO LA VISIONE DELLA SEGNALETICA
- SULLA STRADA PERIMETRALE
- NELLA ZONA DI TOLLERANZA SECURITY RAPPRESENTATA DA 5 MT DI DISTANZA DALLA RECINZIONE PERIMETRALE
- CON I MOTORI ACCESI, SENZA FRENI DI STAZIONAMENTO E SENZA STABILIZZATORI INSERITI, SE NON DIRETTAMENTE IMPEGNATI NELLE OPERAZIONI DI ASSISTENZA
- IN FUNZIONAMENTO, SE INCUSTODITI
- IN PARTICOLARE, CARRELLI/DOLLY SENZA BLOCCARLI CON LE APPOSITE BARRE FRENANTI

IN CASO DI SOSTA SOTTOBORDO È OBBLIGATORIO

- SPEGNERE IL MOTORE
- INSERIRE LA MARCIA
- INSERIRE IL FRENO DI ARCHEGGIO
- LASCIARE LA CHIAVE DI ACCENSIONE INSERITA
- CHIUDERE LE PORTIERE DEI MEZZI, MA NON A CHIAVE

NELLE ATTIVITÀ SOTTOBORDO, INOLTRE, È VIETATO PARCHEGGIARE

- DI FRONTE AL MUSO DELL'AEROMOBILE, O IN POSIZIONE TALE DA OSTACOLARE L'IMBARCO/ SBARCO DEI PASSEGGERI, LA MOVIMENTAZIONE DELLE AUTOBOTTI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE E LE VIE DI FUGA DURANTE LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO
- SOTTO LE ALI DEGLI AEROMOBILI, NELLE VICINANZE DEI MOTORI SIA A TURBINA SIA A ELICA
- SU TUTTE LE AREE CONTRADDISTINTE DA SEGNALETICA ORIZZONTALE DI DIVIETO

12.4 PRECEDENZE

Dalla cabina di un aeromobile, la visuale del pilota è del tutto diversa rispetto a quella di chi è a terra.

Prima di impegnare la viabilità che attraversa il percorso degli aeromobili in movimento, assicurarsi che non vi siano aeromobili in fase di rullaggio o prossimi al rullaggio.



DARE SEMPRE LA PRECEDENZA AGLI AEROMOBILI (AEROPLANI ED ELICOTTERI)

**CON LE LUCI ANTICOLLISIONE ACCESE
IN MOVIMENTO O IN PROCINTO DI MUOVERE
IN MANOVRA DI PUSH-BACK O AL TRAINO
PRECEDUTI DA FOLLOW ME**

In caso di emergenza, i mezzi operativi di soccorso hanno la precedenza sugli altri veicoli; tra questi sono compresi i mezzi di soccorso sanitario, quelli antincendio, le vetture della Polizia e i mezzi operativi aventi una luce lampeggiante blu in funzione.



13. SEGNALETICA ORIZZONTALE DI PIAZZALE

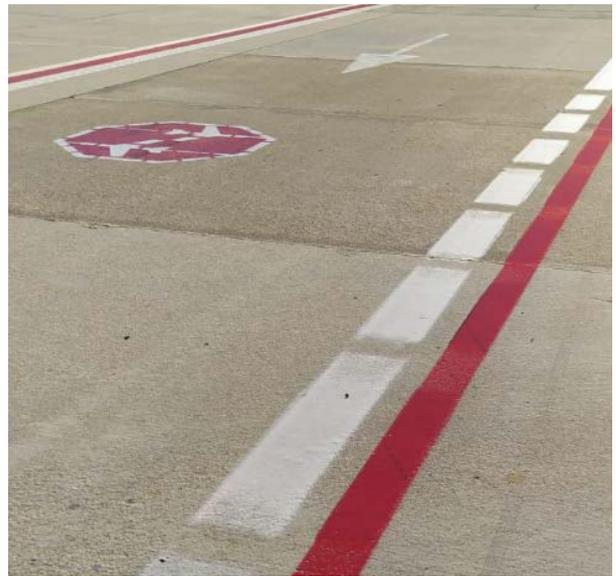
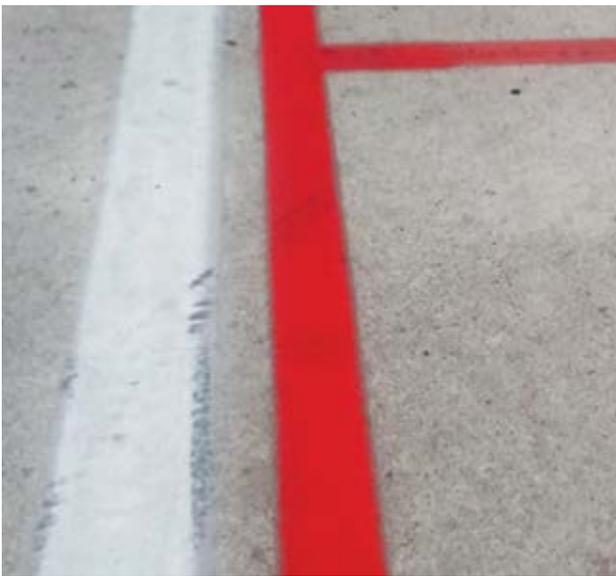
La segnaletica orizzontale in airside è realizzata nel rispetto delle regole del Codice della Strada e della normativa aeroportuale di riferimento.

LIMITI CORSIA VIABILITÀ VEICOLARE

Abbinata a una **linea continua di colore rosso** che indica il perimetro dell'area di Sicurezza dell'aeromobile in sosta (ERA/ASA) troviamo

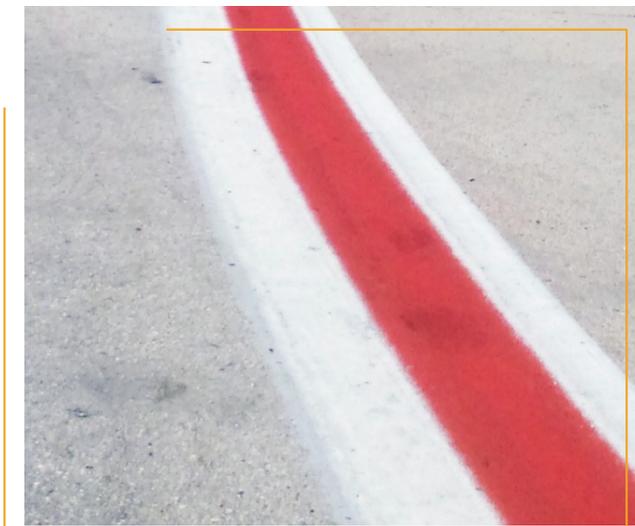
- **LATO STAND:**

striscia continua bianca, che è tratteggiata nei punti in cui i mezzi possono entrare/uscire dallo stand



- **LATO APRON TAXIWAY:**

striscia continua di colore rosso, bordata da due strisce di colore bianco, che delimita la viabilità veicolare e la via di rullaggio; **È VIETATO OLTREPASSARLA**



ATTRAVERSAMENTO VIE DI RULLAGGIO:

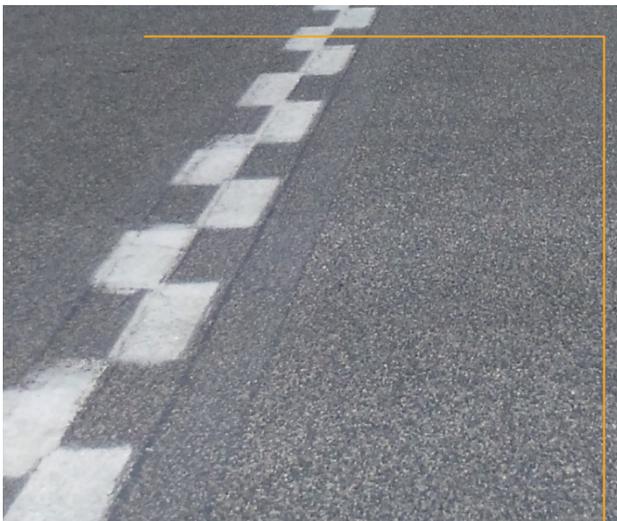
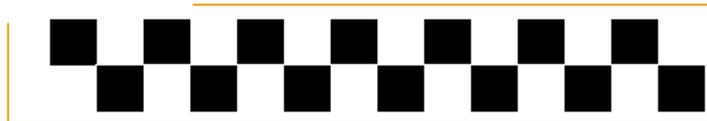
SEGNALETICA POSIZIONATA PRIMA DELLO STOP PER L'ATTRAVERSAMENTO DELL'APRON TAXIWAY

DARE PRECEDENZA AGLI AEROMOBILI



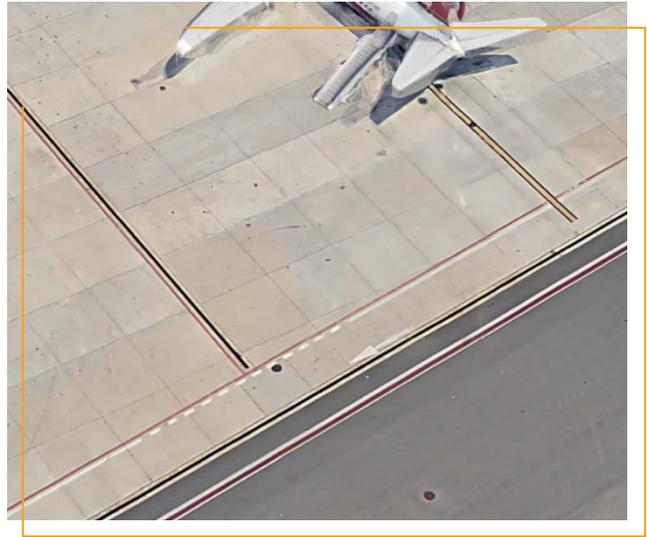
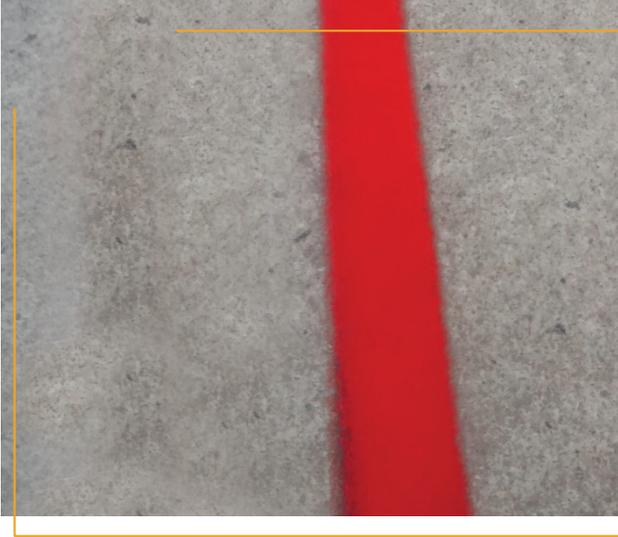
SEGNALETICA DI DELIMITAZIONE DELLA VIABILITÀ VEICOLARE CHE ATTRAVERSA UNA VIA DI RULLAGGIO AEROMOBILI

ATTENZIONE AL TRANSITO DI AEROMOBILI



AREA DI SOSTA AEROMOBILI:

L'AREA DI SOSTA DI UN AEROMOBILE (STAND) È DELIMITATA DA UNA STRISCIA CONTINUA ROSSA



NPA – NO PARKING AREA

AREA TOTALMENTE VIETATA AL PARCHEGGIO, CARATTERIZZATA DA SEGNALETICA ROSSA ZEBRATA:

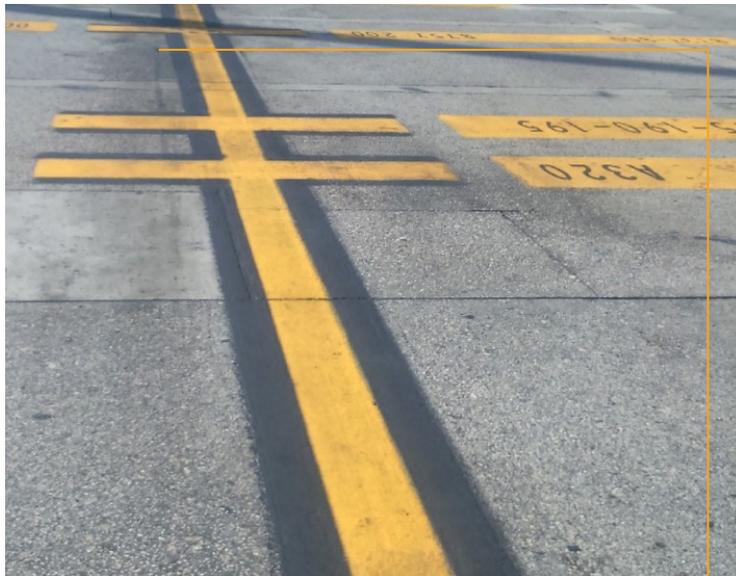
- ADIBITA AL SOLO TRANSITO DEI MEZZI DI RAMPA
- FASCIA DI SICUREZZA PER L'ENTRATA E L'USCITA DELL'AEROMOBILE PER/DA PIAZZOLA DI SOSTA



BARRA DI ARRESTO AEROMOBILI

- POSIZIONE DI STOP DEL RUOTINO (STOP BAR)

RUOTINO ANTERIORE SULLA BARRA DI RIFERIMENTO



- PUNTO DI ARRESTO PER ELICOTTERI

PATTINI O RUOTE ALL'INTERNO DEL CERCHIO IN GIALLO



IDENTIFICAZIONE STAND



APRON TAXIWAY

- VIE DI RULLAGGIO IN USO AGLI AEROMOBILI PER LA MOVIMENTAZIONE SUL PIAZZALE

STRISCIA CONTINUA GIALLA



APRON TAXIWAY

- INDICAZIONE DELLA DIREZIONE DI INGRESSO DELL'AEROMOBILE ALLO STAND E DELLA DESIGNAZIONE DELLO STAND STESSO

STRISCIA CONTINUA GIALLA CON FRECCIA E NUMERO IDENTIFICATIVO DEGLI STAND



14. SEGNALETICA ORIZZONTALE DI PISTA E RACCORDI



L'accesso all'Area di manovra (Pista, Taxiway, raccordi e relative aree di sicurezza), sia per i veicoli che per gli aeromobili,

È CONSENTITO SOLO PREVIA AUTORIZZAZIONE DELLA TORRE DI CONTROLLO

Il conducente del veicolo deve richiedere via radio autorizzazione alla Torre di Controllo con la quale, al fine di ricevere le relative istruzioni, deve mantenere il contatto costante sull'apposita frequenza (440.450 Mhz).

NON OSSERVARE TALE NORMA PREGIUDICA GRAVEMENTE LA SICUREZZA AEREA

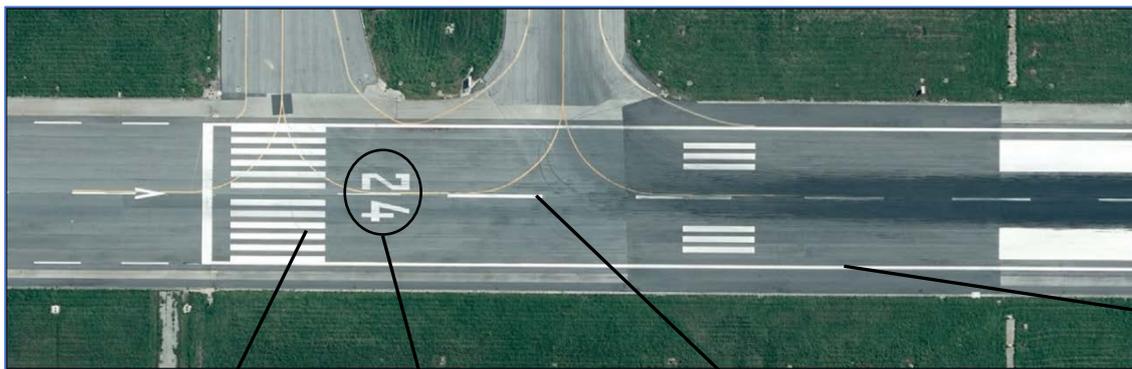
ACCESSI NON AUTORIZZATI IN AREA DI MANOVRA SI CONFIGURANO COME:

INCURSIONE DI PISTA (IN RWY O IN RWY STRIP)

VIOLAZIONE DI AREE CRITICHE/SENSIBILI (INTERFERENZA CON GLI AIUTI RADIO ALLA NAVIGAZIONE)

INTERFERENZE CON AEROMOBILI IN RULLAGGIO

PISTA



BORDO PISTA
(LINEA CONTINUA)

SOGLIA
PISTA

IDENTIFICAZIONE
PISTA

CENTRE LINE (LINEA
TRATTEGGIATA)

HOLDING POSITION

POSIZIONI DI ATTESA PER INGRESSO IN PISTA, POSTE SUI RACCORDI DI IMMISSIONE IN PISTA



HOLDING POSITION: POSIZIONE DI ATTESA INGRESSO PISTA



HOLDING POSITION POSTA A PROTEZIONE DELL'ILS

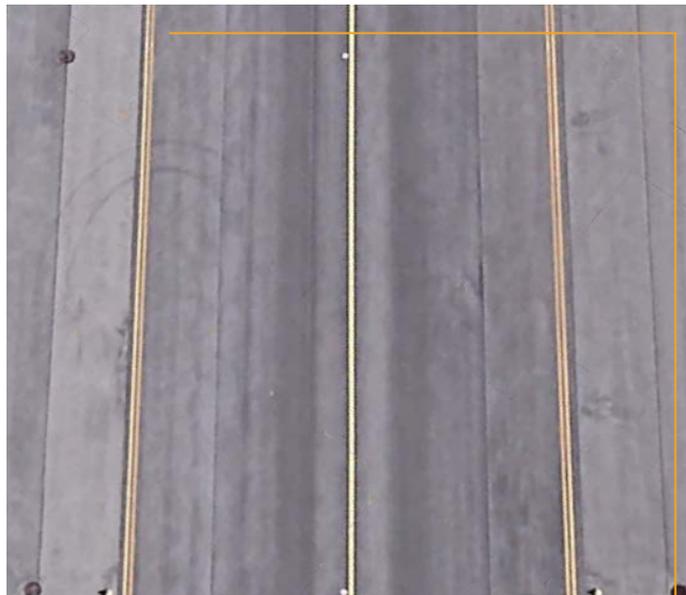
TAXIWAY

PERCORSO A USO DELLA MOVIMENTAZIONE DEGLI AEROMOBILI IN AREA DI MOVIMENTO PER IL COLLEGAMENTO TRA PIAZZALE E PISTA

CENTRE LINE: STRISCIA GIALLA CONTINUA



BORDO VIA DI RULLAGGIO: DOPPIA STRISCIA GIALLA CONTINUA



15. SEGNALETICA VERTICALE DI PISTA E RACCORDI

LA SEGNALETICA VERTICALE È COSTITUITA DA TABELLE VERTICALI LUMINOSE, CHE SI DIVIDONO IN TABELLE D'OBBLIGO E TABELLE DI INFORMAZIONE

TABELLE D'OBBLIGO (CARATTERI BIANCHI SU FONDO ROSSO)

Indicano la posizione prima della quale un veicolo, per muoversi, deve essere autorizzato dalla TWR.

Sono ubicate su entrambi i lati dei raccordi di immissione in pista, ai lati dei marking di Holding Position, almeno a 90 m dall'asse pista. Consistono nell'identificativo della pista (ad es. 24-06), e sono sempre associate ad un segnale di informazione che indica la taxiway già impegnata (vd. D in foto).



Sul raccordo "TS" (TANGO SIERRA) è presente anche un'altra tabella, che rappresenta la posizione di attesa per l'autorizzazione all'ingresso in pista (24 CAT I), posta a protezione dell'ILS. Un veicolo deve fermarsi in corrispondenza della tabella.



TABELLE DI INFORMAZIONE

FORNISCONO INFORMAZIONI UTILI PER I MOVIMENTI AL SUOLO

- **SEGNALE DI PISTA LIBERA (RUNWAY VACATED)**



INDICA IL PUNTO OLTRE IL QUALE SI DEVE EFFETTUARE LA COMUNICAZIONE ALLA TWR DI PISTA LIBERA

È POSTO SUI RACCORDI DI USCITA DALLA RWY ALMENO A 90 M DALL'ASSE PISTA

È ASSOCIATO AL SEGNALE DI POSIZIONE ATTESA CHE IDENTIFICA LA TAXIWAY CHE SI TIENE IMPEGNATA

- **SEGNALI DI DIREZIONE E DI DESTINAZIONE**

FORNISCONO INDICAZIONI ADEGUATE CIRCA DIREZIONE DA SEGUIRE



- **SEGNALI DI POSIZIONE**

FORNISCONO INDICAZIONI CIRCA LA TAXIWAY O IL RACCORDO CHE SI TIENE IMPEGNATO O SI STA PER IMPEGNARE



16. SEGNALETICA NOTTURNA IN AREA DI MANOVRA

Nell'area di manovra sono presenti luci di aiuto per il movimento degli aeromobili e dei veicoli. Sono di diversi colori e sono attive di notte (o in condizioni di bassa visibilità), ad eccezione delle Runway Guard Lights che sono sempre accese.

| TIPO SEGNALETICA | COLORI | FOTO |
|--|---|------|
| LUCI DI BORDO PISTA (BIDIREZIONALI) | BIANCO (ROSSO NELL'ULTIMO TRATTO) | 1 |
| LUCI DI FINE PISTA (UNIDIREZIONALI) | ROSSO | 2 |
| LUCI DI BORDO TAXIWAY/RACCORDI (OMNIDIREZIONALI) | BLU | 3 |
| LUCI DI BORDO PIAZZALE/APRON (OMNIDIREZIONALI) | BLU | 3 |
| RUNWAY GUARD LIGHTS (UNIDIREZIONALI) | GIALLO (DUE COPPIE DI LUCI GIALLE LAMPEGGIANTI) | 4 |



1



2



3



4

17. ACCESSO ALL'AREA DI MANOVRA

I VEICOLI AMMESSI ALLA CIRCOLAZIONE IN AREA DI MANOVRA SONO:

ISCRITTI AL REGISTRO CONDIVISO TRA GESTORE DI AEROPORTO E ENAV, PER L'ASSEGNAZIONE DEL CALL SIGN DA UTILIZZARE DURANTE LE COMUNICAZIONI RADIO CON LA TWR

SEMPRE IN PERFETTE CONDIZIONI DI EFFICIENZA E RISPONDONO AI REQUISITI DI CUI ALL'AVP

DOTATI DI APPARATO RADIO UHF IDONEO A COMUNICARE SULLE FREQUENZE IN USO

In alternativa a quanto sopra, i veicoli possono essere scortati da veicoli abilitati, rispondenti ai requisiti di cui ai punti precedenti, dopo preventiva autorizzazione rilasciata dell'Airfield Manager.



18. COMUNICAZIONI RADIO

I MOVIMENTI VEICOLARI IN AREA DI MANOVRA SONO SOGGETTI ALL'AUTORIZZAZIONE DELLA TORRE.

La radio rappresenta il mezzo con il quale la Torre e i conducenti di veicoli comunicano tra loro.

Le comunicazioni sull'area di manovra sono condotte su un'appropriata frequenza.

I conducenti di veicoli operanti in area di manovra devono possedere un alto grado di competenza nell'uso delle procedure di comunicazione e della fraseologia standard.

Il collegamento radio presenta delle difficoltà dovute al fattore umano e a disturbi esterni che possono interferire con la comunicazione. L'unico mezzo per ovviare a queste difficoltà è la rigida osservanza di tecniche e metodi standard di comunicazione.

IL NON CORRETTO USO DI TECNICHE DI COMUNICAZIONE E FRASEOLOGIA APPROPRIATI PUÒ PORTARE A SITUAZIONI PERICOLOSE.

18.1 USO CORRETTO DELLA RADIO

È IMPORTANTE CONTROLLARE

CHE SIA ACCESA E CHE SIA IN BUONE CONDIZIONI DI FUNZIONAMENTO

CHE POSSA ESSERE ASCOLTATA AL DI SOPRA DEI RUMORI DI FONDO, AD ESEMPIO IL RUMORE DEI MOTORI DEGLI AEROMOBILI

CHE ABBAIA IL VOLUME IMPOSTATO A LIVELLO OTTIMALE

CHE NON CI SIANO INTERFERENZE DURANTE LA TRASMISSIONE

CHE SIA STATA SELEZIONATA LA FREQUENZA CORRETTA

UTILIZZO CORRETTO APPARATO RADIO

PENSARE A COSA SI VUOLE COMUNICARE

USARE LE CORRETTE TECNICHE DI TRASMISSIONE

USARE CORRETTAMENTE L'ALFABETO AERONAUTICO

RIPETERE IL MESSAGGIO/ISTRUZIONE RICEVUTI (CD. PROCEDURA READ-BACK)

**IN CASO DI MALFUNZIONAMENTO:
LIBERARE L'AREA DI MANOVRA IMPEGNANDO IMMEDIATAMENTE LA STRADA PERIMETRALE;
A DISTANZA DI SICUREZZA CON IL MEZZO DI COMUNICAZIONE PIÙ VICINO INFORMARE LA TORRE
DI CONTROLLO E L'AIRFIELD OPERATIONS DELL'ACCADUTO**

18.2 TECNICHE DI TRASMISSIONE

PER UN CORRETTO USO DELLA RADIO SI DEVONO RISPETTARE LE SEGUENTI REGOLE

| COSA FARE | COSA NON FARE |
|--|--|
| TENERE LA BOCCA A DISTANZA CORRETTA DAL MICROFONO (CIRCA 20 CM) | PARLARE VELOCEMENTE |
| PREMERE E TENERE PREMUTO IL PULSANTE DEL MICROFONO FINO IN FONDO PER TUTTA LA DURATA DELLA COMUNICAZIONE | PARLARE A DISTANZA RAVVICINATA AL MICROFONO |
| COLLOCARE IL MICROFONO IN UNA POSIZIONE IN CUI NON PUÒ ESSERE ATTIVATO INVOLONTARIAMENTE | SOVRAPPORSI AL MESSAGGIO DEL PROPRIO INTERLOCUTORE |
| | COMUNICAZIONI PROLISSE, NON OPERATIVE E/O NON PERTINENTI |
| | PREMERE IL PULSANTE DEL MICROFONO PRIMA DI COMINCIARE LA PROPRIA COMUNICAZIONE |

Se si è i primi ad avviare una comunicazione via radio, è necessario:

- dire il nominativo dell'Ente e/o della stazione chiamata (es. TWR)
- dire il nominativo del proprio dell'Ente e/o della stazione chiamante (es. GESAC 1)

A seguito di risposta della stazione chiamata:

- comunicare la propria posizione e la destinazione prevista con la specifica del percorso da seguire.

Il controllore può rispondere "standby" (rimanere in attesa) se occorre attendere; in tal caso non si deve procedere con le trasmissioni se non quando espressamente autorizzati dal controllore.

È OBBLIGATORIO CHE QUALSIASI ISTRUZIONE DATA DALL'INTERLOCUTORE SIA RIPETUTA POICHÉ QUESTO RIDUCE IL RISCHIO DI PERICOLOSI MALINTESI. (cd PROCEDURA READ-BACK)

ALFABETO AERONAUTICO (ALFABETO ICAO)

Ideato per ottimizzare la comprensione delle comunicazioni tra piloti, serve per comunicare anche tra e con gli operatori aerei e aeroportuali sia in casi di emergenza, sia durante le operazioni di routine. È l'alfabeto fonetico internazionale e serve ad evitare fraintendimenti nelle trasmissioni.

| ICAO Radiotelephony Alphabet | | | | | | |
|------------------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--|---------------|
| A Alfa | B Bravo | C Charlie | D Delta | E Echo | F Foxtrot | G Golf |
| H Hotel | I India | J Juliett | K Kilo | L Lima | M Mike | N November |
| O Oscar | P Papa | Q Quebec | R Romeo | S Sierra | T Tango | U Uniform |
| V Victor | W Whiskey | X X-ray | Y Yankee | Z Zulu |  ICAO | |

19. VEICOLI IN PISTA E/O IN AREA DI MANOVRA

I veicoli in area di manovra devono mantenere il costante contatto radio con la Torre di Controllo, in modo da ricevere istruzioni o informazioni utili all'ordinato movimento di mezzi e aeromobili.

Prima di entrare in pista è sempre necessario ottenere l'autorizzazione della Torre di Controllo e applicare la procedura di read-back.

Si effettua la comunicazione di "pista libera" quando si supera la tabella di Rwy Vacated (vd cap 15 Tabelle di Informazione), indicando la propria posizione quando si raggiunge il punto attesa della via di rullaggio, e/o quando si è fuori dalla fascia di sicurezza (STRIP) della pista.

Quando si riceve un'autorizzazione condizionata, come ad esempio 'dopo il prossimo velivolo in atterraggio (tipo di velivolo) si può entrare in pista', è necessario ripetere l'istruzione e non effettuare un'altra chiamata. In ogni caso, è cura della Torre di Controllo ridurre al minimo necessario l'utilizzo delle autorizzazioni condizionate.

Quando si guida in pista, si potrebbe ricevere l'istruzione di lasciare la pista se in presenza di un velivolo in procinto di atterrare o decollare; per questo motivo è obbligatorio restare costantemente in ascolto sulla frequenza del canale della torre.

20. VEICOLI E ATTREZZATURE CHE TRAINANO AEROMOBILI

I conducenti di veicoli adibiti al traino di aeromobili devono sempre comunicare alla Torre di Controllo dell'operazione di traino, specificando il tipo di aereo trainato.

In area di manovra le operazioni di traino avvengono sempre con ausilio di Follow Me.

21. CIRCOLAZIONE IN CONDIZIONI DI RIDOTTA VISIBILITÀ

La visibilità ridotta aumenta il rischio di collisione ed intrusioni non autorizzate in pista di aeromobili e veicoli.

Il primo passo per proteggere gli aeromobili che operano a terra in condizioni di scarsa visibilità, è limitare l'ingresso del traffico veicolare nell'area di movimento.

Sono autorizzati ad accedere all'area di movimento solo i veicoli essenziali per il prosieguo delle operazioni aeroportuali, guidati da personale formalmente istruito ad operare in condizioni di scarsa visibilità.

Tali veicoli sono dotati di una mappa dell'aeroporto indicante chiaramente le vie di rullaggio, le piste, le posizioni di attesa e i percorsi riservati ai veicoli. La mappa è accompagnata da istruzioni chiare e dettagliate che istruiscono il conducente sul da farsi nel caso in cui il veicolo dovesse guastarsi o il conducente non fosse sicuro della propria posizione all'interno dell'aeroporto.

I conducenti autorizzati devono essere debitamente istruiti e avere una buona conoscenza della configurazione dell'aeroporto, incluse le vie di rullaggio e i raccordi, devono inoltre conoscere il significato della segnaletica, dei segnali, dei sistemi di illuminazione e della terminologia radio.

I conducenti autorizzati sono sottoposti a test periodici per valutarne la competenza e le conoscenze.

I veicoli non essenziali, il personale (ad esempio lavoratori in appalto e società di manutenzione) e le loro attrezzature vengono allontanati dall'area di manovra.

