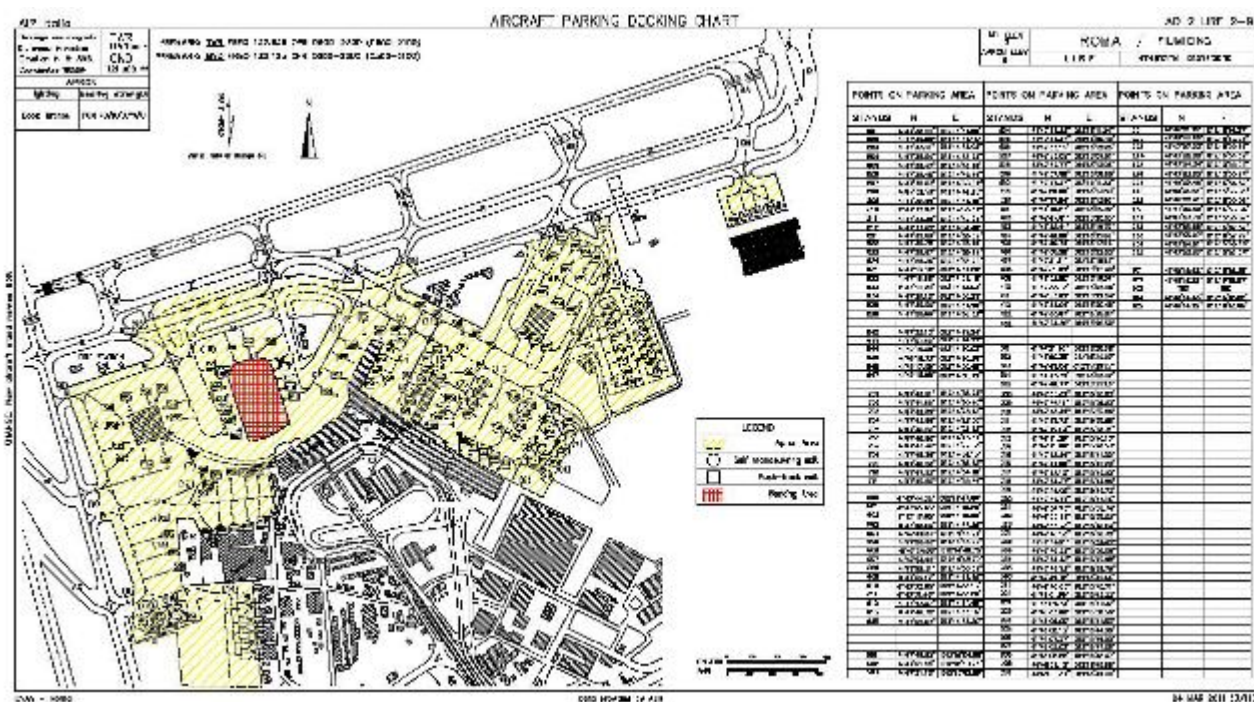




# OPERATIONS LETTER

## AEROPORTO ROMA FIUMICINO

### “SERVIZIO di GESTIONE APRON”



AdR PH. Area di Movimento

ENAV SAAV Fiumicino

Redatta da

ADR S.p.A - Airport Management  
 ENAV S.p.A SAAV Fiumicino

**1 INDICE**

1	INDICE.....	2
2	SCHEDA RIEPILOGATIVA DEGLI AGGIORNAMENTI.....	3
3	INTRODUZIONE.....	4
4	RIFERIMENTI.....	5
5	DEFINIZIONI E ACRONIMI.....	5
6	COMPITI NEL SERVIZIO DI GESTIONE APRON.....	8
7	DESCRIZIONE AREA APRON ED ORARIO DI SERVIZIO.....	9
7.1	RIFERIMENTI AIP.....	9
7.2	RIFERIMENTI AGGIUNTIVI.....	9
7.3	MEZZI DI COMUNICAZIONE.....	10
8	TRASFERIMENTO GESTIONE AEROMOBILE ATS - GESTORE E VICEVERSA.....	10
9	STATI DELLE PIAZZOLE.....	11
10	AREE NON VISIBILI O PARZIALMENTE VISIBILI DALLA TWR.....	11
10.1	Procedura movimentazione in aree apron non visibili o parzialmente visibili dalla TWR.....	11
11	LIMITAZIONI VIE DI RULLAGGIO IN AREA APRON.....	12
12	PROCEDURA "VLA" – "Very Large Aircraft".....	13
12.1	Modalità operative in arrivo:.....	13
12.2	Modalità operative in partenza:.....	13
13	PROCEDURE PER AA/MM IN ARRIVO.....	14
13.1	PERCORSI PREFERENZIALI IN ARRIVO.....	15
14	GESTIONE PIAZZOLE PER AA/MM IN ARRIVO.....	17
14.1	QUADRANTE 100.....	17
14.2	QUADRANTE 200.....	18
14.3	QUADRANTE 300.....	19
14.3.1	<i>Procedura di ingresso aeromobili in Zona Hangar Alitalia</i> .....	19
14.4	QUADRANTE 400.....	21
14.4.1	<i>Punto di Sosta per Aeromobili nei Casi di Saturazione delle Piazzole</i> .....	22
14.5	QUADRANTE 500.....	23
14.6	QUADRANTE 600.....	24
14.7	QUADRANTE 700.....	25
14.8	QUADRANTE 800.....	26
15	PROCEDURE PER AA/MM IN PARTENZA.....	28
16	PERCORSI PREFERENZIALI.....	31
17	AA/MM IN PARTENZA - CASI ANOMALI.....	32
18	GESTIONE PIAZZOLE PER AA/MM IN PARTENZA.....	33
18.1	QUADRANTE 100.....	33
18.2	QUADRANTE 200.....	34
18.3	QUADRANTE 300.....	35
18.4	QUADRANTE 400.....	36
18.5	QUADRANTE 500.....	38
18.6	QUADRANTE 600.....	39
18.7	QUADRANTE 700.....	41
18.8	QUADRANTE 800.....	42
19	AREE PARTICOLARI IN AREA APRON.....	45
19.1	Area o piazzola de/anti-icing.....	45
19.2	Area o piazzola Prova Motori.....	45
19.3	Altre aree o piazzole.....	45
20	PROCEDURE PER AA/MM TRAINATI.....	45
21	PROCEDURE PER LA CIRCOLAZIONE DI PERSONE E VEICOLI SU AREA APRON.....	45
21.1	Sintesi Regolamento di Scalo.....	45
22	PROCEDURE IN CONDIZIONI DI VISIBILITA' RIDOTTA.....	46
23	PROCEDURE DI RICHIESTA FOLLOW-ME MARSHALLING.....	47
24	LISTA DI DISTRIBUZIONE.....	47

**2 SCHEDA RIEPILOGATIVA DEGLI AGGIORNAMENTI**

<b><i>Edizione</i></b>	<b><i>Data di validità</i></b>	<b><i>Motivo della Modifica</i></b>	<b><i>Sezioni pagine interessate</i></b>
1.0		Prima edizione	Tutte
1.1	Bozza - 02/10/2012	Prima Revisione	Tutte
1.2	03/10/2012	Seconda Revisione	Tutte

### 3 INTRODUZIONE

La presente Lettera di Operazioni ha lo scopo di disciplinare l'attività del servizio di gestione da applicarsi sull' Area APRON dell'Aeroporto di ROMA - FIUMICINO.

Il Servizio, del tipo definito dall'attuale legislazione nazionale e dai documenti ICAO, è assicurato dall'ENAV S.p.A. e ADR S.p.A., con le modalità di seguito descritte, nell'ambito delle rispettive competenze ed autonomia organizzativa, tenuto conto dello specifico ambito di applicazione locale.

*Ai sensi dell'art. 691 bis comma 2 del Codice della Navigazione,* "La Società Enav S.p.a., sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra e assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali..."

*Ai sensi dell'art. 705 punto e) del Codice della Navigazione,* il Gestore Aeroportuale "sotto la vigilanza dell'Enac e coordinandosi con la società Enav, 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 privati fornitori di servizi aeroportuali..."

Il quadro normativo definito dai due articoli sopra citati prevede, dunque, una competenza relativa alle attività sui piazzali in capo a due soggetti (ENAV S.p.A. e Gestore Aeroportuale) che, in coordinamento fra loro, assicurano l'ordinato movimento, l'uno degli aeromobili, l'altro di mezzi e personale.

Ciò si realizza, in via primaria e principale, su base strategica, organizzando la presenza e la movimentazione degli interessati (aeromobili, mezzi e personale) in aree e lungo percorsi distinti, chiaramente definiti ed individuabili (AIP, segnaletica verticale ed orizzontale, ecc.);

All'interno di tali aree e lungo tali percorsi, l'ordinato movimento dei soggetti rispettivamente ammessi ad operarvi è conseguito attraverso il possesso di adeguate competenze e connesse autorizzazioni, e la definizione ed il rispetto di norme di circolazione (regole dell'aria, regolamento di scalo, ecc.); norme che disciplinano, ugualmente, i casi in cui sia inevitabile l'interazione fra soggetti diversi, a partire dal principio generale secondo cui i veicoli devono dare precedenza agli aeromobili.

La complessità del *lay-out* aeroportuale, le dimensioni degli aeromobili, le condizioni di visibilità, possono rendere insufficiente l'organizzazione strategica della circolazione, imponendo la necessità di azione tattica di competenza ENAV S.p.A.(aeromobili) e AdR (mezzi e personale), in coordinamento fra loro ciascuna per gli aspetti di tale azione aventi riflesso sulle prerogative e responsabilità dell'altra.

Qualsiasi comunicazione da parte della componente ATS che fornisce supporto all'ordinato movimento degli aeromobili, incluse l'approvazione del push-back e le istruzioni a dare la precedenza, è esclusivamente finalizzata all'ordinato movimento degli stessi, che si concretizza nell'attribuzione di precedenza al fine di realizzare l'ottimale flusso di traffico. Dette comunicazioni non hanno come obiettivo la separazione degli aeromobili da altri aeromobili o ostruzioni di qualsiasi genere, la cui responsabilità pertiene all'equipaggio di condotta.

L'attività di supporto all'ordinato movimento non include quelle fasi della movimentazione a terra dell'aeromobile in cui lo stesso non è libero di muovere in modo autonomo, ossia di attenersi alle comunicazioni ricevute dall'ente ATS, sia perché trainato, sia perché oggetto di istruzioni da altre fonti (marshaller, sistemi di docking, ecc.). Le procedure applicate in tali fasi sono descritte all'interno della presente lettera.

I contenuti la presente Lettera di operazioni si applicano in tutte le condizioni di visibilità.

In condizioni di bassa visibilità, oltre a quanto previsto nella presente lettera, si applica quanto contenuto nell'Ordinanza aeroportuale sulle procedure in bassa visibilità.

Le aree di confine tra piazzale ed area di manovra devono essere segnalate in accordo alla Circolare ENAC APT 24.

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	<b>Pagina 4 di 54</b>
--	--------------------------	--------------------------	-----------------------

Informazione all'utenza sulle caratteristiche e sulle procedure in Area Apron vengono fornite nel "Regolamento di Scalo" ed in "AIP".

Per la disciplina dei rapporti tra AdR e gli Handlers si rimanda al "Regolamento di scalo".

#### 4 RIFERIMENTI

Nell' Operations Letter si fa riferimento alle versioni correnti dei seguenti documenti:

- Codice della Navigazione
- ENAC – "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti"
- ENAC – Regolamento "Regole dell'Aria"
- ENAC – Regolamento "Servizi di Traffico Aereo"
- ENAC – Circolare "Regolamento di Scalo per gli aeroporti" (APT-19)
- Manuale Operativo di Gestione del Traffico Aereo (MO-ATM)
- Regolamento di Scalo Aeroporto di Roma Fiumicino
- Manuale di Aeroporto – Sezione PH Area Movimento
- A-CDM Implementation Manual (Eurocontrol)
- Ordinanza 7/2010 – Circolazione in Airside
- Ordinanza 1/2009 - Low Visibility Procedures Aeroporto di Fiumicino
- ICAO Doc 9476 - Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems (SMGCS)

#### 5 DEFINIZIONI E ACRONIMI

<b>ADM</b>	Airport Data Management - Sistema di ENAV SPA per la gestione del Ready/Block in via Telematica e la fornitura della presentazione del dato di arrivo comprensivo di stimato ricalcolato per una esatta gestione di uomini e mezzi
<b>AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART</b>	Carta aeroportuale, prodotta da AdR SpA, approvata da ENAC e pubblicata in AIP/ITALIA da ENAV SpA, che definisce le piazzole di sosta ed i percorsi utilizzabili
<b>AIRCRAFT STAND</b>	Una specifica area di un piazzale adibita al parcheggio di un aeromobile anche definita piazzola o semplicemente STAND
<b>A/M</b>	Aeromobile
<b>A/M BLOCCATO</b>	Dichiarazione del Gestore Aeroportuale con la quale si indica che l'aeromobile in arrivo ha fatto il proprio ingresso nello stand, si è posizionato, ha spento i motori, ha spento le luci anticollisione ed è stato bloccato con i tacchi
<b>A/M READY</b>	Dichiarazione del Gestore Aeroportuale con la quale si indica che l'aeromobile è effettivamente pronto a muoversi, in quanto ha le porte chiuse e lo stand è libero da uomini, mezzi e/o qualsiasi altro ostacolo ed inoltre: <ul style="list-style-type: none"> <li>– per le piazzole <i>nose in</i> tale definizione si applica agli aa/mm che, oltre ad essere nelle condizioni citate, abbiano anche il trattore agganciato</li> <li>– per le piazzole <i>self manoeuvring</i>, tale definizione si applica agli aa/mm che, oltre ad essere nelle condizioni citate, abbiano anche la presenza di un servizio di marshalling.</li> </ul>
<b>APRON (PIAZZALE)</b>	Un'area specifica nell'aeroporto adibita alla sosta degli aeromobili, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico delle merci e della posta, il rifornimento dei combustibili, il parcheggio e la manutenzione

<b>AREA DI MOVIMENTO</b>	La parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al movimento al suolo degli aeromobili comprendente l'area di manovra e i piazzali
<b>ATFM</b>	Air Traffic Flow Management (Gestione dei flussi di traffico aereo)
<b>COORDINAMENTO DI SCALO</b>	Ufficio di AdR S.p.A. ove vengono svolte le attività per il servizio di gestione Apron di competenza
<b>FDP</b>	Flight Data Processor – Sistema di ENAV S.p.A di processamento voli
<b>FOLLOW-ME</b>	Automezzo (AdR) dotato di dispositivi di segnalazione per la guida degli aa/mm al suolo (contatto radio freq. UHF)
<b>Fiume RAMP</b>	Frequenza VHF di AdR S.p.A. con cui avvengono le comunicazioni tra Coordinamento di Scalo e AA/MM per le attività allo Stand (freq. 121.725 MHz)
<b>Fiume GROUND</b>	Frequenza radio con cui avvengono le comunicazioni tra la Torre di Controllo e gli AA/MM. (freq. 121.900MHz e 122.125MHz - Rife. AIP AD 2 LIRF 1-7)
<b>ISE - Sicurezza Operativa</b>	L'Ufficio di ADR S.p.A. ove vengono svolte, tra l'altro, attività di gestione operativa in area di movimento
<b>MARSHALLER</b>	Operatore al suolo che fornisce la guida alla movimentazione degli aa/mm sui piazzali (marshalling), comunicando con l'equipaggio di condotta via filo o attraverso segnalazioni codificate
<b>PUSH-BACK</b>	Manovra utilizzata per la spinta degli aeromobili dalle piazzole nose-in
<b>RFD</b>	Radar Flight Data. Sistema di ENAV S.p.A per lo scambio dati con il Gestore aeroportuale
<b>TORRE DI CONTROLLO (TWR)</b>	Ente istituito per fornire i Servizi del Traffico Aereo al traffico di aeroporto (ENAV S.p.A.)
<b>FAST</b>	Fiumicino Airport Sharing Tool – Piattaforma di ADR SpA con cui vengono scambiate le informazioni operative per la procedura A-CDM tra gli stakeholders aeroportuali
<b>E/A LDT</b>	Estimated/Actual Landing Time
<b>E/A IBT</b>	Estimated/Actual In Block Time
<b>EOBT</b>	Estimated Off Block Time – presente sul piano di volo ATC
<b>T/A OBT</b>	Target/Actual Off Block Time
<b>T/A SAT</b>	Target/Actual Start-up approval Time
<b>T/A TOT</b>	Target/Actual Take Off Time
<b>PKARR – PKDEP</b>	Piazzola in arrivo o partenza
<b>A/D RWY</b>	Pista di arrivo (A) o partenza (D)

<b>EXIT</b>	VariableTaxi In Time
<b>EXOT</b>	Variable Taxi Out Time
<b>MTT</b>	Minimum Turnaround Time
<b>RTT</b>	Reduced Turnaround Time
<b>GROUND TIME</b>	Intervallo di tempo tra l'SIBT e l'SOBT
<b>Volo risequenziato</b>	<p>Volo che ha subito una modifica al TOBT e/o al TSAT inclusi i casi in cui il volo viene escluso dalla pre-departure sequence a causa del mancato rispetto del TOBT o del TSAT.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- a/m non più ready: l'a/m sarà istruito a contattare la frequenza Fiume Rampa e dovrà inserire un nuovo TOBT per ottenere un nuovo TSAT</li><li>- a/m ready: manterrà la freq Delivery e riceverà un nuovo TSAT dall'ATC</li></ul>
<b>Stand Programmato</b>	Stand programmato per il volo prima dell'assegnazione effettiva
<b>Stand Assegnato</b>	Piazzola confermata ed annunciata all'handler. Tale piazzola dovrà essere fisicamente libera.
<b>ADBM</b>	Airport Data-Base Machine (Database Operativo Aeroportuale)
<b>FLS</b>	Flight Suspended Message
<b>DES</b>	Flight De-Suspended Message
<b>FMP</b>	Flow Management Position

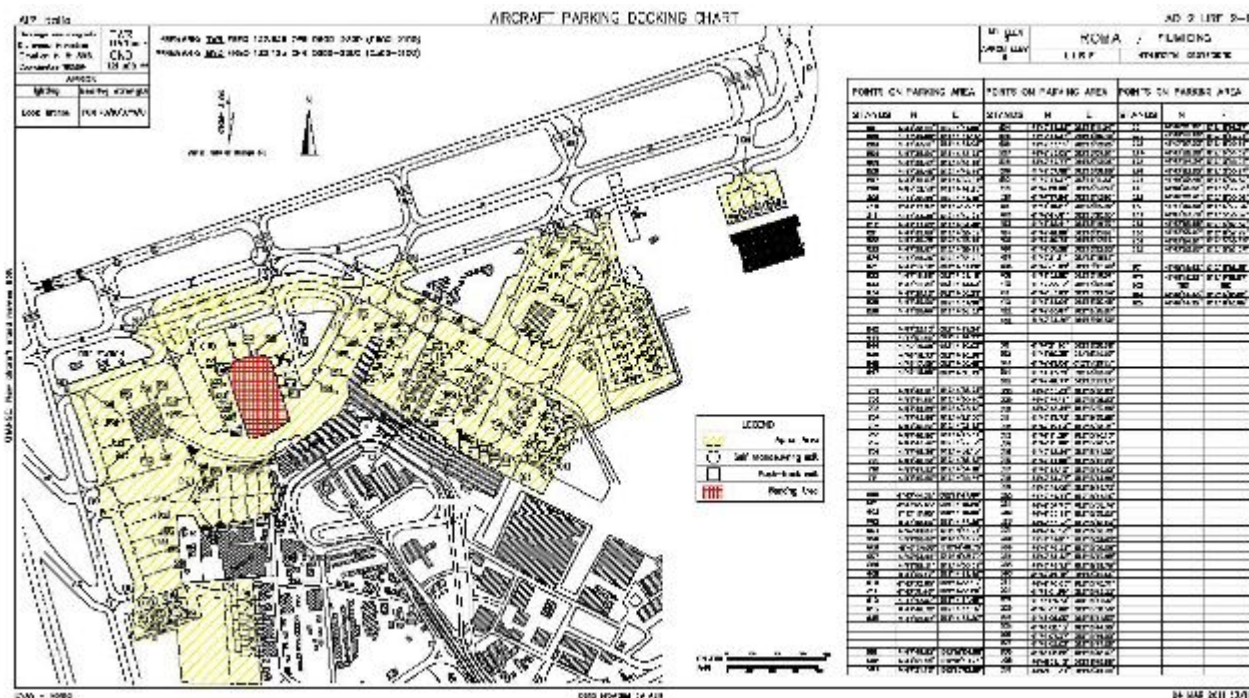
**6 COMPITI NEL SERVIZIO DI GESTIONE APRON**

<p>ENAV  (TWR)</p>	<p>Attraverso le posizioni operative identificate in TWR e l'ausilio di sistemi informatici dedicati, assicura:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) l'ordinato movimento degli aeromobili, attraverso la fornitura di suggerimenti ed istruzioni per assistere gli equipaggi, durante la fase di rullaggio;</li> </ul> <p><b>Nota:</b> <i>La separazione tra gli aeromobili in rullaggio e tra gli aeromobili in rullaggio e le ostruzioni è assicurata a vista dagli equipaggi di condotta. Nel caso di aeromobili trainati la separazione è assicurata dal responsabile dell'operazione di traino.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>b) la comunicazione agli aeromobili delle informazioni essenziali sulle condizioni dei piazzali fornite da AdR;</li> <li>c) la comunicazione ad AdR della sequenza degli aeromobili in arrivo e del relativo orario stimato;</li> <li>d) la comunicazione ad AdR dell'orario di decollo degli aeromobili;</li> <li>e) la comunicazione ad AdR della pianificazione del flusso di partenze in ambito ATFCM, e dell'orario di decollo degli aeromobili;</li> <li>f) l'emissione delle autorizzazioni alla messa in moto (quando applicabile);</li> <li>g) la comunicazione agli aeromobili in arrivo dell'identificazione della piazzola assegnata AdR;</li> <li>h) la registrazione dei dati telematici, telefonici e radio, per almeno 30 giorni.</li> <li>i) Lo scambio dei dati operativi necessari alla procedura A-CDM</li> </ul>
<p>AdR  (Coordinamento di Scalo)</p>	<p>Attraverso le posizioni operative identificate presso il Coordinamento di scalo e l'ausilio di sistemi informatici dedicati, assicura:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) l'ordinato movimento del personale e dei veicoli sui piazzali al fine di non interferire con la movimentazione degli aeromobili;</li> <li>b) l'assegnazione delle piazzole per gli aa/mm in arrivo e i dati ad essi riferiti;</li> <li>c) che le piazzole assegnate siano libere e pronte a ricevere l'a/m destinato;</li> <li>d) l'indicazione delle piazzole degli aa/mm in partenza e i dati ad essi riferiti;</li> <li>e) conferma a ENAV S.p.A. di volo "READY" così come definito mediante il terminale FAST in grado di presentarlo sul sistema FDP;</li> <li>f) il blocco dell'A/M (BLOCK) così come da definizione;</li> <li>g) il sistema di guida al parcheggio/attracco degli aeromobili;</li> <li>h) il <i>marshalling</i>;</li> <li>i) il <i>follow-me</i>;</li> <li>j) la gestione delle piazzole de-icing/de-snowing;</li> <li>k) la fornitura ad ENAV S.p.A. delle informazioni essenziali sulle condizioni dei piazzali;</li> </ul> <p><b>Nota:</b> <i>Le informazioni essenziali sulle condizioni dei piazzali devono includere: lavori di costruzione o manutenzione; tratti accidentati o sconnessi (segnalati o meno); presenza di neve, neve fondente o ghiaccio; presenza di acqua; presenza di banchi o cumuli di neve; altri pericoli temporanei, inclusi aeromobili parcheggiati o che effettuano prova motore, presenza di uccelli, a terra o in volo, e altri animali; avaria o funzionamento irregolare della relativa porzione del sistema di luci aeronautiche; ogni altra informazione pertinente.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>l) la diffusione delle informazioni agli esercenti.</li> <li>m) lo scambio dei dati operativi necessari alla procedura A-CDM</li> </ul>

**7 DESCRIZIONE AREA APRON ED ORARIO DI SERVIZIO**

I servizi di cui alla presente lettera di operazioni sono forniti:

- sull'area Apron così come definita e riportata in AIP AD2 LIRF 2-9 "Aircraft Parking Docking Chart" e al punto 9 della pagina AD2 LIRF 2-11;
- tutti i giorni, per tutto l'anno, con orario H 24.



### 7.3 MEZZI DI COMUNICAZIONE

Gli strumenti tecnici individuati ed adottati per la fornitura del servizio in Area Apron sono:

- ❖ Linea telefonica:
  - Coordinamento di Scalo: Linea telefonica dedicata
  - TWR: Linea telefonica dedicata
- ❖ Un collegamento telematico tra l'Ufficio Coordinamento di Scalo e la TWR;
- ❖ Un telefono diretto punto-punto tra l'Ufficio Coordinamento di Scalo e la TWR (linea preferenziale);
- ❖ Un terminale con monitor e stampante presso l'Ufficio Coordinamento di Scalo, dove è installata l'applicazione FAST (di proprietà ADR S.p.A.), con la quale si possono effettuare le operazioni di READY e la comunicazione a TWR dei messaggi di AIBT; AOBT; PKARR; PKDEP
- ❖ Un terminale con monitor e stampante presso l'Ufficio Coordinamento di Scalo, dove è installata l'applicazione ADM (di proprietà ENAV S.p.A.), con la quale, in caso di contingency per indisponibilità delle applicazioni A-CDM, si possono effettuare le operazioni di READY/BLOCK, PARKING BAY;
- ❖ Un terminale con monitor presso la TWR, dove è installata l'applicazione ADM, con la quale si possono visualizzare le piazzole assegnate da ADR in caso di contingency per indisponibilità delle applicazioni A-CDM
- ❖ Un sistema di registrazione dei dati d'interscambio telematici;
- ❖ Un sistema di registrazione della linea telefonica;
- ❖ Una frequenza radio registrata per le comunicazioni tra Ufficio Coordinamento di Scalo/RAMP ed AA/MM (121.725 MHz – H24);
- ❖ Una frequenza radio registrata per le comunicazioni tra TWR/DELIVERY ed AA/MM (121.800 MHz – 07.00/23.00 H16). Nella fascia oraria 23.00-07.00 il servizio Delivery sarà svolto dalla frequenza operativa 121.900 Mhz.
- ❖ Due frequenze radio registrate per le comunicazioni tra TWR/GROUND ed AA/MM (121.900 MHz - H24 e 122.125MHz – 07/23 ATC discretion);
- ❖ Una frequenza UHF (445.775 MHz) per le comunicazioni tra TWR e mezzi a terra;
- ❖ Una frequenza UHF (440.450 MHz) per le comunicazioni tra TWR e VVF.

**Nota:**

La descrizione dell'applicazione FAST ed i codici colore utilizzati vengono riportati nell' Allegato 4.

La descrizione dell'applicazione ADM ed i codici colore utilizzati vengono riportati nell' Allegato 5.

La manutenzione e la disponibilità dei sistemi resta dell'ente proprietario dei sistemi stessi.

Le parti concordano sulla necessità di perseguire l'obiettivo comune di migliorare ed adeguare costantemente i sistemi utilizzati.

### 8 TRASFERIMENTO GESTIONE AEROMOBILE ATS - GESTORE E VICEVERSA

Fermo restando il rispetto delle reciproche competenze già indicate, vengono di seguito definiti i momenti "in arrivo" e "in partenza" in cui avviene il trasferimento della gestione degli aa/mm tra ADR S.p.A. e ENAV S.p.A.

➤ **ENAV - AdR**

**A/M BLOCCATO:** A/m in arrivo che ha fatto il suo ingresso nello stand, si è posizionato, ha spento i motori, ha spento le luci anticollisione ed è stato bloccato con i tacchi. La gestione dell'A/M, ai fini del servizio, passa da ENAV S.p.A ad ADR S.p.A.

➤ **AdR – ENAV**

**A/M READY:** A/m pronto a muoversi, in quanto ha le porte chiuse e lo stand libero da uomini, mezzi e/o qualsiasi altro ostacolo e:

- Per le piazzole *nose in* tale definizione si applica agli aa/mm che, oltre ad essere nelle condizioni citate, abbiano anche il trattore agganciato
- In caso di TSAT maggiore di TOBT+20' l'a/m risulterà "Ready" (da sistema), ma manterrà la freq. Fiume Rampa (121.725 MHz) fino a che non avrà il trattore agganciato, circostanza che dovrà verificarsi entro TSAT-5'.

Redatta da ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	Pagina 10 di 54
---	--------------------------	--------------------------	-----------------

- Per le piazzole *self manoeuvring*, tale definizione si applica agli aa/mm che, oltre ad essere nelle condizioni citate, abbiano anche la presenza di un operatore per la messa in moto (tecnico/rampista/etc)

## 9 STATI DELLE PIAZZOLE

- Libera: piazzola che può essere assegnata ad un a/m per la sosta.
- Assegnata: piazzola che è fisicamente libera ma destinata ad un a/m in arrivo.
- Occupata: piazzola fisicamente impegnata da un a/m in sosta.
- Chiusa: piazzola che non può essere assegnata ad un a/m per la sosta.

## 10 AREE NON VISIBILI O PARZIALMENTE VISIBILI DALLA TWR

- Area CARGO CITY
- Twy Y tra le ple 842 e 847
- Twy Z dallo stand 704 allo stand 705
- Twy M dallo stand 706 allo stand 707

### 10.1 Procedura movimentazione in aree apron non visibili o parzialmente visibili dalla TWR.

- Twy Y dallo stand 842 allo stand 847:
  - l'ingresso di un a/m per una di queste piazzole inibisce le operazioni di push-back sulle altre piazzole fino ad ingresso avvenuto, che dovrà essere riportato dal pilota sulla frequenza ground;
  - le operazioni di push-back, da effettuarsi una alla volta, inibiscono l'ingresso di altri aa/mm che dovranno attendere sulla twy A prima del L1 o sulla twy Z dietro lo stand 824, fino al rullaggio dell'a/m in partenza.
- Twy Z dallo stand 704 allo stand 705:
  - l'ingresso di un a/m per una di queste piazzole inibisce le operazioni di push-back sullo stand adiacente fino ad ingresso avvenuto, che dovrà essere riportato dal pilota sulla frequenza ground;
  - le operazioni di push-back, da effettuarsi una alla volta, inibiscono l'ingresso di altri aa/mm che dovranno attendere sulla twy A prima del L2 o sulla twy Z dietro lo stand 821 o sulla twy A prima del M1 o sulla twy M dietro lo stand 707, fino al rullaggio dell'a/m in partenza.
- Twy M dallo stand 706 allo stand 707:
  - l'ingresso di un a/m per una di queste piazzole inibisce le operazioni di push-back sullo stand adiacente fino ad ingresso avvenuto, che dovrà essere riportato dal pilota sulla frequenza ground;
  - le operazioni di push-back, da effettuarsi una alla volta, inibiscono l'ingresso di altri aa/mm che dovranno attendere sulla twy A prima del M1 o sulla twy Z dietro lo stand 705 o sulla twy M prima della twy S (per aa/mm provenienti da est), fino al rullaggio dell'a/m in partenza.
- Area Cargo City dallo stand 101 allo stand 105:
  - l'ingresso di un a/m per una di queste piazzole inibisce le operazioni di push-back sulle altre piazzole fino ad ingresso avvenuto, che dovrà essere riportato dal pilota sulla frequenza ground;
  - le operazioni di push-back, da effettuarsi una alla volta, inibiscono l'ingresso di altri aa/mm che dovranno attendere sulla twy D prima della twy DM (sia per aa/mm provenienti da est che da ovest), lasciando libero il percorso U – D, fino al rullaggio dell'a/m in partenza.

## 11 LIMITAZIONI VIE DI RULLAGGIO IN AREA APRON

- **TWY U:** fino a Cod.F
- **TWY EA:** fino a Cod.C
- **TWY EB:** fino a Cod.D
- **TWY EC:** fino a Cod.C
- **TWY ED:** fino a Cod.C
- **TWY EF:**
  - **Tratto tra Twy EG e Twy ED:** fino a Cod.C
  - **Tratto tra Twy ED e Pla 235:** fino a Cod.B
- **TWY EG:** fino a Cod.E
- **TWY EH:** fino a Cod.C
- **TWY G:**
  - **Tratto tra Twy NG e Twy EG:** fino a Cod.D
  - **Tratto tra Twy NG e Twy B:** fino a Cod E
- **TWY H:**
  - **Tratto tra Twy EG e Twy D intersezione Twy CF:** fino B747/300
  - **Tratto tra Twy D intersezione Twy CF e Twy T:** fino a Cod.F
  - **Tratto tra Twy NZ e Twy CF:** gli aa/mm B747 devono rullare con precauzione
- **TWY NG:**
  - **Tratto tra Twy D e Twy H:** fino a Cod.E
  - **Tratto tra Twy H e Twy NF:** fino a Cod.C
- **TWY NC:** fino a Cod.C
- **TWY NH:** fino a Cod.C
- **TWY NE:** fino a Cod.D. (fino a Cod.E per aa/mm trainati)
- **TWY NF:** fino a Cod.C
- **TWY NZ:** fino a Cod.C
- **TWY NW:** fino a Cod.C
- **TWY CF:** fino a Cod.E
- **TWY S:**
  - **Tratto tra Twy H e Pla 605:** fino a Cod.E
  - **Tratto tra Pla 605 Pla 600:** fino a Cod.C
- **TWY T:** fino a Cod.E
- **TWY M:** fino a Cod.E. (In Casi eccezionali è possibile utilizzarla per aa/mm di Cod.F esclusivamente con il follow-me). Gli aa/mm Cod.F possono entrare in Apron con il follow-me fuori segnaletica.
- **TWY Z:** fino a Cod.F
- **TWY V:** fino a Cod.E. Gli aa/mm Cod.F possono entrare in Apron con il follow-me e TWY V libera
- **TWY W:** fino a Cod.E. Gli aa/mm Cod.F possono entrare in Apron con il follow-me e TWY W libera.
- **TWY Y:**
  - **Tratto tra Twy A e Pla 836:** fino a Cod.E
  - **Tratto tra Pla 836 e Pla 847:** fino a Cod.C (fino a Cod.D con follow-me e Marshall; fino a Cod.E per aa/mm trainati con piazzole 842-847 libere)

## **12 PROCEDURA “VLA” – “Very Large Aircraft”**

Le modalità operative, riguardanti la sola area di Apron, che seguono sono state condivise tra AdR S.p.A. ed ENAV S.p.A. nell’ambito di una lettera di accordo sulle operazioni “VLA” in area di movimento a firma del P.H. Area Movimento AdR S.p.A. e del Responsabile del SAAV LIRF per ENAV S.p.A.

### **12.1 Modalità operative in arrivo:**

- Piazzole di sosta idonee ad accogliere aa/mm di categoria ICAO 4F:
  - 703, 822 e 824 tutte con ingresso via LINK 2 – V e/o W con assistenza follow-me e movimentazione limitata al solo a/m di cat. ICAO 4F , nessun altro movimento contemporaneo è possibile nell’area adiacente alle Twy V, W, Z e la p.la assegnata durante l’ingresso in Apron dell’a/m 4F;
  - 103 per quest’area di parcheggio pista preferenziale 16L/34R e ingresso via U (con assistenza follow-me).

### **12.2 Modalità operative in partenza:**

- L’uscita dall’Apron avviene:
  - dalle piazzole 703, 822 o 824 via “LINK 2” con assistenza follow-me nel tratto Z – V/ W e movimentazione limitata al solo a/m di cat. ICAO 4F (nessun altro movimento contemporaneo nell’area citata);
  - dallo stand 103 via Twy U.
- L’a/m effettuerà le operazioni di push-back con assistenza follow-me (compresa l’eventuale messa in moto allo stand) e l’engine start-up point utilizzato sarà:
  - dal parcheggio 703 quello posto sulla TWY V oltre l’intersezione con la Twy Z, da dove potrà iniziare il rullaggio via TWY A;
  - dal parcheggio 822 o 824 quello posto sulla TWY Z, da dove potrà iniziare il rullaggio via TWY W oppure V;
  - dal parcheggio 103 quello posto sulla TWY U, da dove potrà iniziare il rullaggio via TWY D o DM (da quest’area di parcheggio pista preferenziale 16L/34R).

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	<b>Pagina 13 di 54</b>
--	--------------------------	--------------------------	------------------------

### 13 PROCEDURE PER AA/MM IN ARRIVO

#### STANDARD OPERATIONS (SISTEMI A-CDM ADR ed ENAV DISPONIBILI)

- La TWR fornisce al Coordinamento di Scalo di AdR S.p.A. la sequenza dei voli in arrivo e l'orario stimato d'atterraggio degli stessi, attraverso la piattaforma informatica FAST collegata ai sistemi A-CDM di proprietà di ENAV.
- Il Coordinamento di Scalo di AdR S.p.A. comunica in tempo utile (almeno 30 minuti prima dello stimato di atterraggio ELDT) alla TWR lo stand programmato a ciascun volo in arrivo **e qualsiasi eventuale successiva variazione**, attraverso l'immissione del dato dal sistema aeroportuale ADBM che alimenta il sistema FAST il quale invia il messaggio ai sistemi A-CDM di ENAV.  
La piazzola assumerà automaticamente lo stato di assegnata alla ricezione dell'ALDT, ovvero dopo che l'a/m ha toccato il suolo.  
L'inizio e la fine di eventuali condizioni di contingency saranno comunicate via filo dal Capo Area del Coordinamento di Scalo ADR SpA al Capo Sala TWR. Durante la condizione di contingency potranno essere effettuati dei cambi piazzole anche dopo l'atterraggio, purchè rispettino la definizione di piazzola assegnata. Tale condizione potrebbe non garantire il rispetto dei taxi-time previsti sia in ingresso che in uscita.
- Safety Operations And Analysis di ADR S.p.A. assicura l'agibilità della piazzola assegnata e che i veicoli ed il personale di rampa (Operatore/Vettore) interessino l'area dello stand, così come previsto nelle procedure pubblicate nel Regolamento di Scalo, fermo restando l'obbligo per l'operatore/vettore di accertarsi che la piazzola assegnata sia completamente sgombra da automezzi e materiali di qualsiasi genere che ne possano compromettere la sicurezza, prima e dopo l'utilizzo della stessa.
- Il Coordinamento di Scalo di AdR S.p.A. comunicherà alla TWR la conferma dell'a/m bloccato attraverso la piattaforma CDM
- Durante le LVP il pilota dovrà sempre riportare di aver raggiunto la posizione di parcheggio.

#### CONTINGENCY OPERATIONS LIV.1 (SISTEMI A-CDM ADR ed ENAV INDISPONIBILI)

- La procedura A-CDM è sospesa in situazione "CONTINGENCY OPERATIONS LIV.1"
- La TWR fornisce ad Coordinamento di Scalo di AdR S.p.A la sequenza dei voli in arrivo e l'orario stimato d'atterraggio degli stessi, attraverso la piattaforma informatica ADM alimentata dal sistema FDP.
- Il Coordinamento di Scalo di AdR S.p.A. comunica in tempo utile (almeno 30 minuti prima dello stimato di atterraggio ELDT) alla TWR lo stand programmato a ciascun volo in arrivo **e qualsiasi eventuale successiva variazione**, attraverso l'immissione del dato nel sistema aeroportuale ADBM che, aggiornando contestualmente il sistema ADM, alimenta il sistema FDP.  
La piazzola assumerà automaticamente lo stato di assegnata alla ricezione dell'ALDT, ovvero dopo che l'a/m ha toccato il suolo.  
L'inizio e la fine di eventuali condizioni di contingency saranno comunicate via filo dal Capo Area del Coordinamento di Scalo ADR SpA al Capo Sala TWR. Durante la condizione di contingency potranno essere effettuati dei cambi piazzole anche dopo l'atterraggio, purchè rispettino la definizione di piazzola assegnata. Tale condizione potrebbe non garantire il rispetto dei taxi-time previsti sia in ingresso che in uscita.
- Safety Operations And Analysis di ADR S.p.A. assicura l'agibilità della piazzola assegnata e che i veicoli ed il personale di rampa (Operatore/Vettore) interessino l'area dello stand, così come previsto nelle procedure pubblicate nel Regolamento di Scalo, fermo restando l'obbligo per l'operatore/vettore di accertarsi che la piazzola assegnata sia completamente sgombra da automezzi e materiali di qualsiasi genere che ne possano compromettere la sicurezza, prima e dopo l'utilizzo della stessa.

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	<b>Pagina 14 di 54</b>
--	--------------------------	--------------------------	------------------------

- Il Coordinamento di Scalo di AdR S.p.A. comunicherà alla TWR la conferma dell'a/m bloccato attraverso il sistema informatico ADM
- Durante le LVP il pilota dovrà sempre riportare di aver raggiunto la posizione di parcheggio.

**CONTINGENCY OPERATIONS LIV.2 (SISTEMI A-CDM ADR ed ENAV INDISPONIBILI e SISTEMA ADM INDISPONIBILE)**

- La procedura A-CDM è sospesa in situazione "CONTINGENCY OPERATIONS LIV.2"
- Nei casi particolari non contemplati, nelle situazioni di emergenza, quali avaria o indisponibilità dei sistemi ADM o nei casi in cui dovesse essere necessaria una veloce comunicazione tra l'Ufficio Coordinamento di Scalo di AdR S.p.A. e la TWR, finalizzata all'espletamento del servizio di gestione Apron, sarà possibile utilizzare il telefono punto-punto.
- TWR comunicherà al Coordinamento di Scalo AdR S.p.A. attraverso il telefono punto-punto l'avvenuto atterraggio dell'A/M
- Il Coordinamento di Scalo AdR S.p.A. comunica a TWR il parcheggio assegnato all'A/M e l'avvenuto blocco dell'A/M in piazzola

**13.1 PERCORSI PREFERENZIALI IN ARRIVO**

Per la sua particolare configurazione l'aeroporto di Roma Fiumicino, ai fini dell'ordinata movimentazione, è suddiviso in due zone principali:

- **Apron Area EST : Area di competenza GROUND EST**  
comprendente l'area delimitata dalla Twy B tra il raccordo BB incluso ed il punto attesa 25; la Twy D fino alla Twy P esclusa, ed i parcheggi che vanno dal parcheggio **101** alla piazzola **510** inclusa.
- **Apron Area OVEST : Area di competenza GROUND OVEST**  
comprendente l'area delimitata dalla Twy A; la Twy B tra la Twy A ed il raccordo BB escluso; la Twy H tra la Twy BT e la Twy P inclusa, ed i parcheggi che vanno dal parcheggio **509** al parcheggio **847**.

**Nota:** in base alla situazione operativa in atto ed alla quantità di traffico sarà possibile gestire l'area in maniera flessibile.

Si riportano, di seguito, i percorsi preferenziali per il traffico in arrivo **Pista 16L/34R** e **Pista 16R/34L**; tuttavia, le sequenze indicate non escludono la possibilità di assegnare percorsi diversi in base alla situazione di traffico in atto.

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	<b>Pagina 15 di 54</b>
--	--------------------------	--------------------------	------------------------

**Traffico in arrivo pista 16L/34R**

<b>PISTA 16L/34R e diretto ai parcheggio</b>	<b>VIA</b>
<b>100</b>	<b>D – U</b>
<b>200</b>	<b>D – EG</b>
<b>300, 400, 500 pari</b>	<b>D – EG – H</b>
<b>500 dispari</b>	<b>D – CF</b>
<b>600 / 605 - 625</b>	<b>D – H – S</b>
<b>606 / 607</b>	<b>D – H – R – M</b>
<b>608 – 613</b>	<b>D – H – R</b>
<b>709 – 711</b>	<b>D – H – S – M – T</b>
<b>706 – 708</b>	<b>D – H – S – M</b>
<b>703 – 705 e 821 – 824</b>	<b>D – H – S – M – Z</b>
<b>701 – 702</b>	<b>D – H – S – M – Z – V</b>
<b>802 – 812</b>	<b>D – H – S – M – Z – W</b>
<b>831 – 847</b>	<b>D – H – S – M – Z – Y</b>

I traffici diretti ai parcheggi posti nella **zona Ovest dell'Apron**, rulleranno via Twy D e verranno istruiti a fermarsi sulla TWY D prima dell' intersezione con la Twy P; qui saranno istruiti a contattare la Freq. GND/OVEST 122.125.

**Traffico in arrivo pista 16R/34L**

<b>PISTA 16R/34L e diretto ai parcheggio</b>	<b>VIA</b>
<b>100</b>	<b>A-B-DM</b>
<b>201/210</b>	<b>A-B-G-NG</b>
<b>221/235 - 240</b>	<b>A-B-G-EG</b>
<b>300, 400, 500 pari</b>	<b>A-B-G</b>
<b>500 dispari</b>	<b>A-B-G-CF</b>
<b>600 / 605 - 625</b>	<b>A-B-H-S</b>
<b>606 / 607</b>	<b>A-B-BT-M</b>
<b>608/ 613</b>	<b>A-B-H-R</b>
<b>709 – 711</b>	<b>A-B-BT-T</b>
<b>706/708</b>	<b>A-M</b>
<b>704/705</b>	<b>A-M-Z</b>
<b>701 /703</b>	<b>A-V</b>
<b>802/ 812</b>	<b>A-W</b>
<b>821 / 824</b>	<b>A-W-Z</b>
<b>831 / 847</b>	<b>A-Y</b>

## 14 GESTIONE PIAZZOLE PER AA/MM IN ARRIVO

Sull'aeroporto di Roma Fiumicino le piazzole sono di tipo:

- **Self Manouvering**: parcheggi verso i quali gli aa/mm entrano con i propri mezzi ad eccezione dei parcheggi 802 e 340, come successivamente dettagliato.

### 14.1 QUADRANTE 100



**Procedura “Very Large Aircraft” -Modalità operative in arrivo:**

Ingresso via U – PKB 103 con supervisione Follow-me e Marshalling

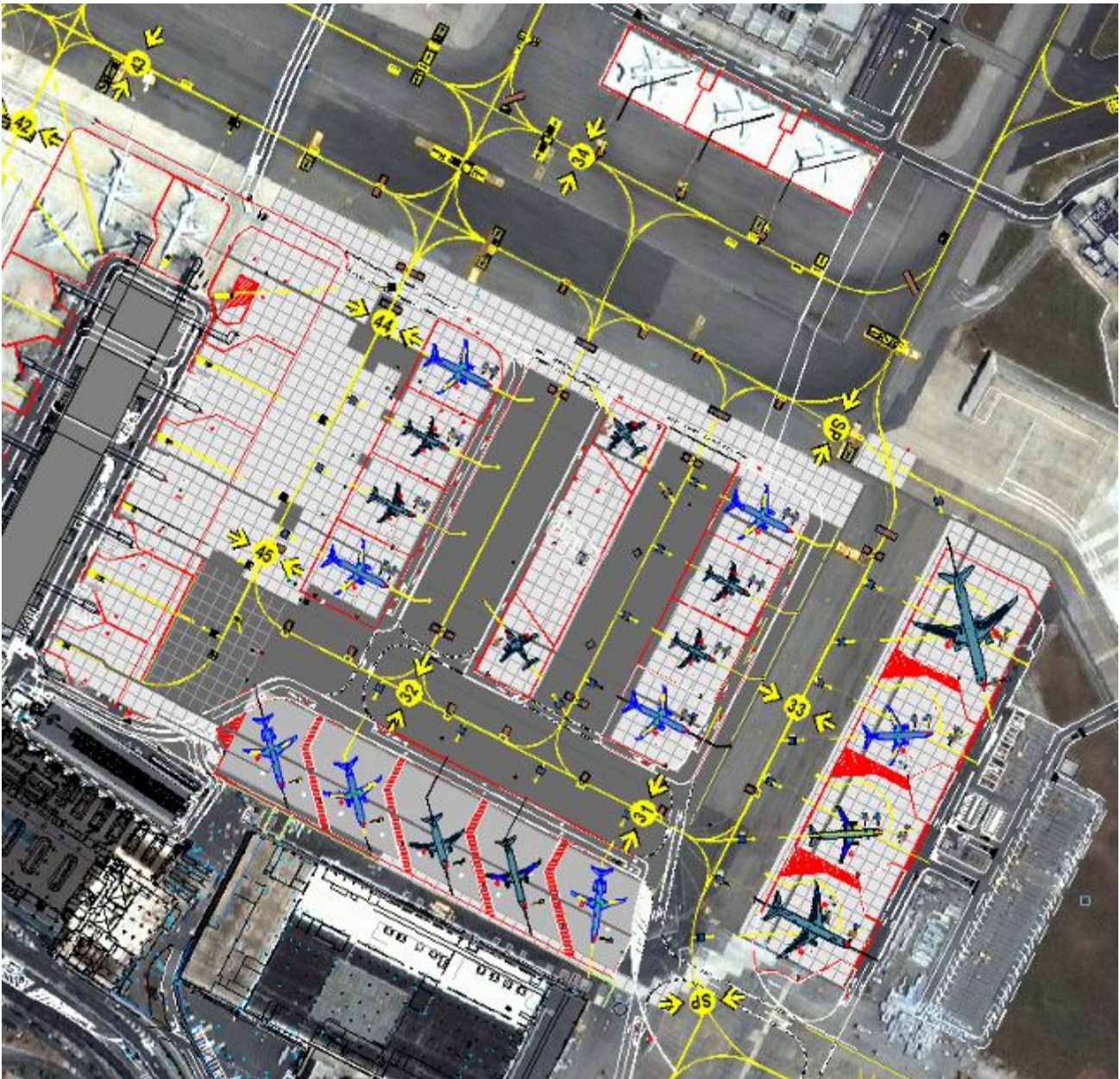
**14.2 QUADRANTE 200**



Ingresso:

- **Da 221 a 226 e 240:** si entra via Twy EC.
- **Da 227 a 235:** si entra via Twy EF.
- **Da 201 a 206** via EB (da EG o NG)
- **Da 207 a 210** via EA (da EG o NG)

### 14.3 QUADRANTE 300



Il traffico sull'area compresa tra le Twys NG, NC, NH e NE viene, di norma, instradato in senso anti-orario. A discrezione della TWR, però, il traffico può essere instradato anche in senso opposto.

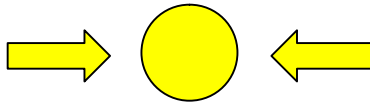
- **340:** l'a/m si fermerà sullo Stop-Point "SP" presente sulla Twy H al traverso della piazzola 312, in attesa di essere trainato al parcheggio.
- **341:** si entra in self-manouvering con la supervisione dal SAR (verifica presenza aa/mm Cat "D/E" sulla pla Prova Motori).

#### 14.3.1 Procedura di ingresso aeromobili in Zona Hangar Alitalia

Al fine di regolare la movimentazione di aa/mm fino alla classe "C" sono stati realizzati due STOP-POINTS come da figura sotto riportata, il primo sulla centre-line della Twy H all'altezza della Prova Motori, ed il

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	<b>Pagina 19 di 54</b>
--	--------------------------	--------------------------	------------------------

secondo sulla Twy NE (dopo la piazzola 313). Gli aa/mm, a seguito delle istruzioni della TWR, si dovranno fermare su uno dei due punti (si utilizzerà di norma quello sulla Twy H) in attesa del trattore per le operazioni di traino verso l'area tecnica (Hangar Alitalia).

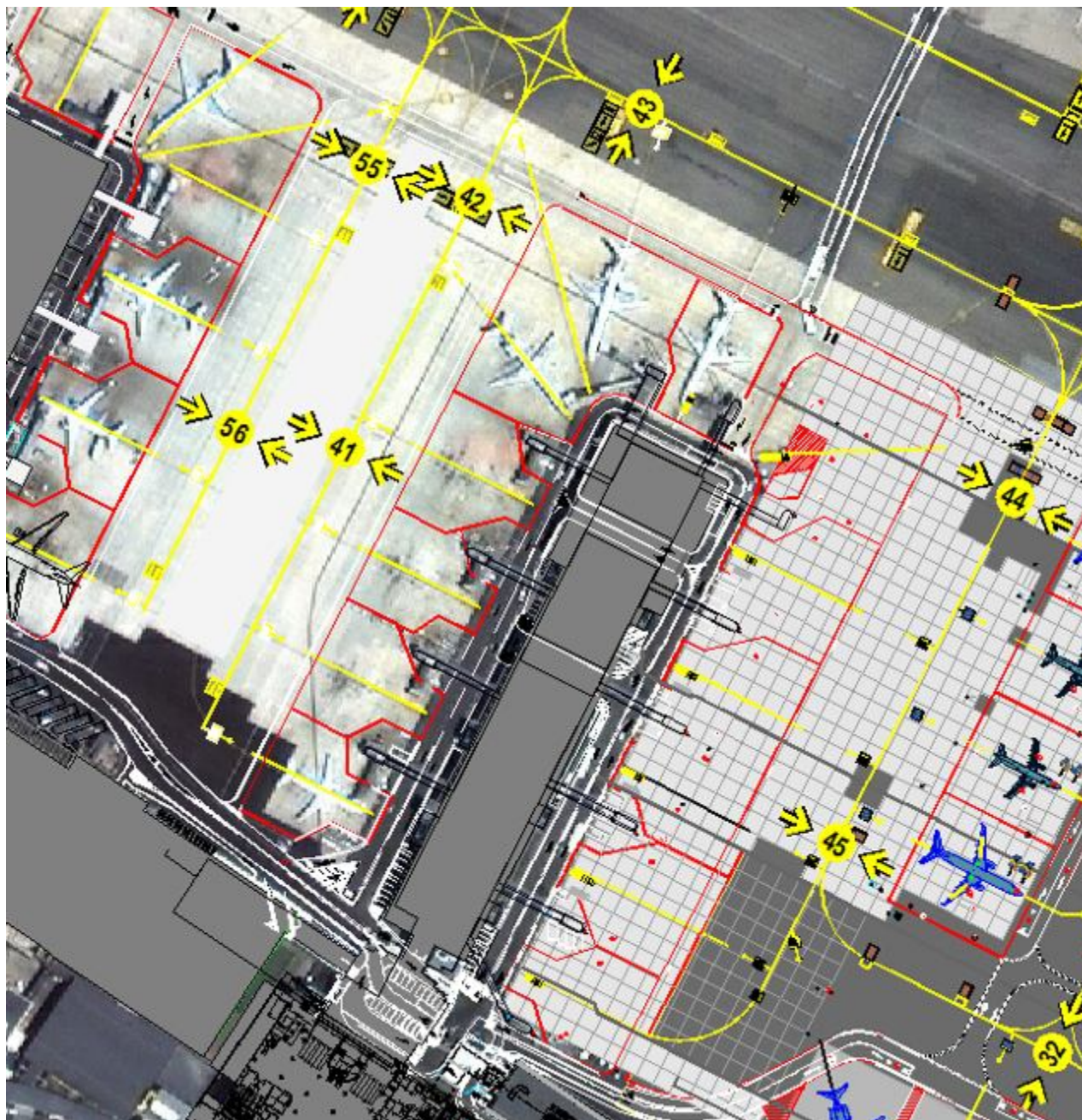


Nel caso di occupazione della piazzola Prova Motori da parte di aa/mm che, per dimensione o per il posizionamento, invadano la Twy H (è stata realizzata la segnaletica rossa di delimitazione 'clearance' della Twy H) il SAR comunicherà in anticipo alla TWR l'agibilità o meno dello STOP POINT interessato; in caso di non agibilità l'a/m verrà istruito dalla TWR a posizionarsi sull'altro STOP-POINT posto sulla Twy NE.

Gli aa/mm devono limitare la sosta sui suddetti STOP-POINTS al tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni di aggancio al trattore di traino.

Gli aa/mm di classe superiore alla classe "C", dovranno utilizzare per l'ingresso all'area Hangar Alitalia, lo STOP-POINT presente sulla Twy H, al traverso della piazzola 312.

14.4 QUADRANTE 400



Le operazioni di ingresso sulle Twys NZ e NW possono essere effettuate contemporaneamente per aa/mm fino a Cod. "C".

- **401,402,404,406,408,410:** si entra via Twy NG
- **403,405,407,409,412,422:** si entra via Twy NZ.
- **432:** necessita di Marshall quando la pla 422 è occupata. Il servizio di marshalling è predisposto autonomamente a cura del SAR.

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	Pagina 21 di 54
--	--------------------------	--------------------------	-----------------

#### **14.4.1 Punto di Sosta per Aeromobili nei Casi di Saturazione delle Piazzole**

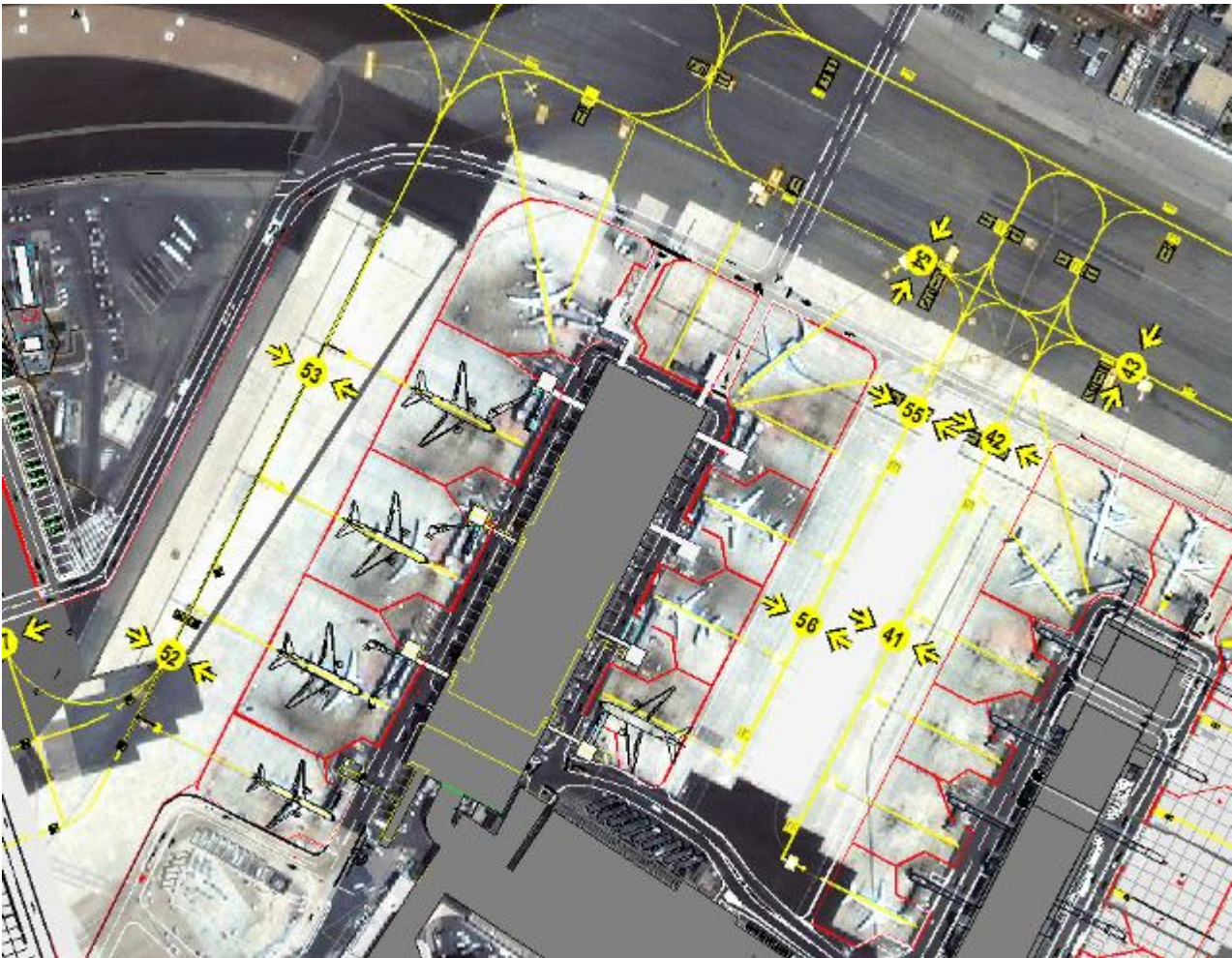
Al fine di far fronte a situazioni di traffico tale in cui quelle usuali vengono a scarseggiare, sono state istituite delle piazzole di Contingency.

Piazzole: **G1 - G2 - G3 - G4**

Ospitano aa/mm fino a Cod. C, e si trovano sulla Twy G tra le Twys NG e P.

Gli aa/mm entrano via D/P/B-G con assistenza del Follow-me ed escono in self-manouvering con la supervisione del Marshall esclusivamente se non vi sono aa/mm parcheggiati nella posizione retrostante. In caso contrario è necessario l'utilizzo del push-back.

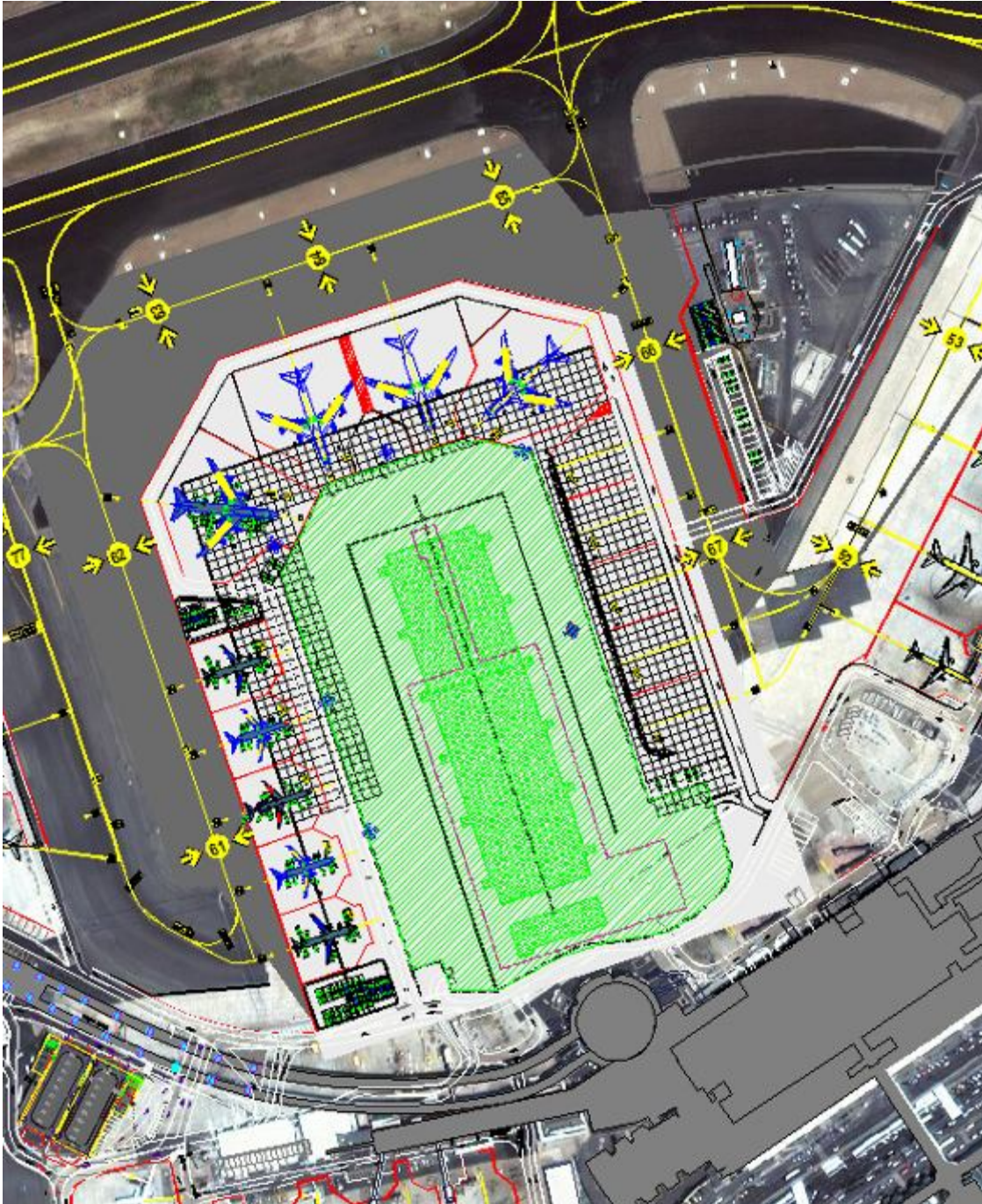
#### 14.5 QUADRANTE 500



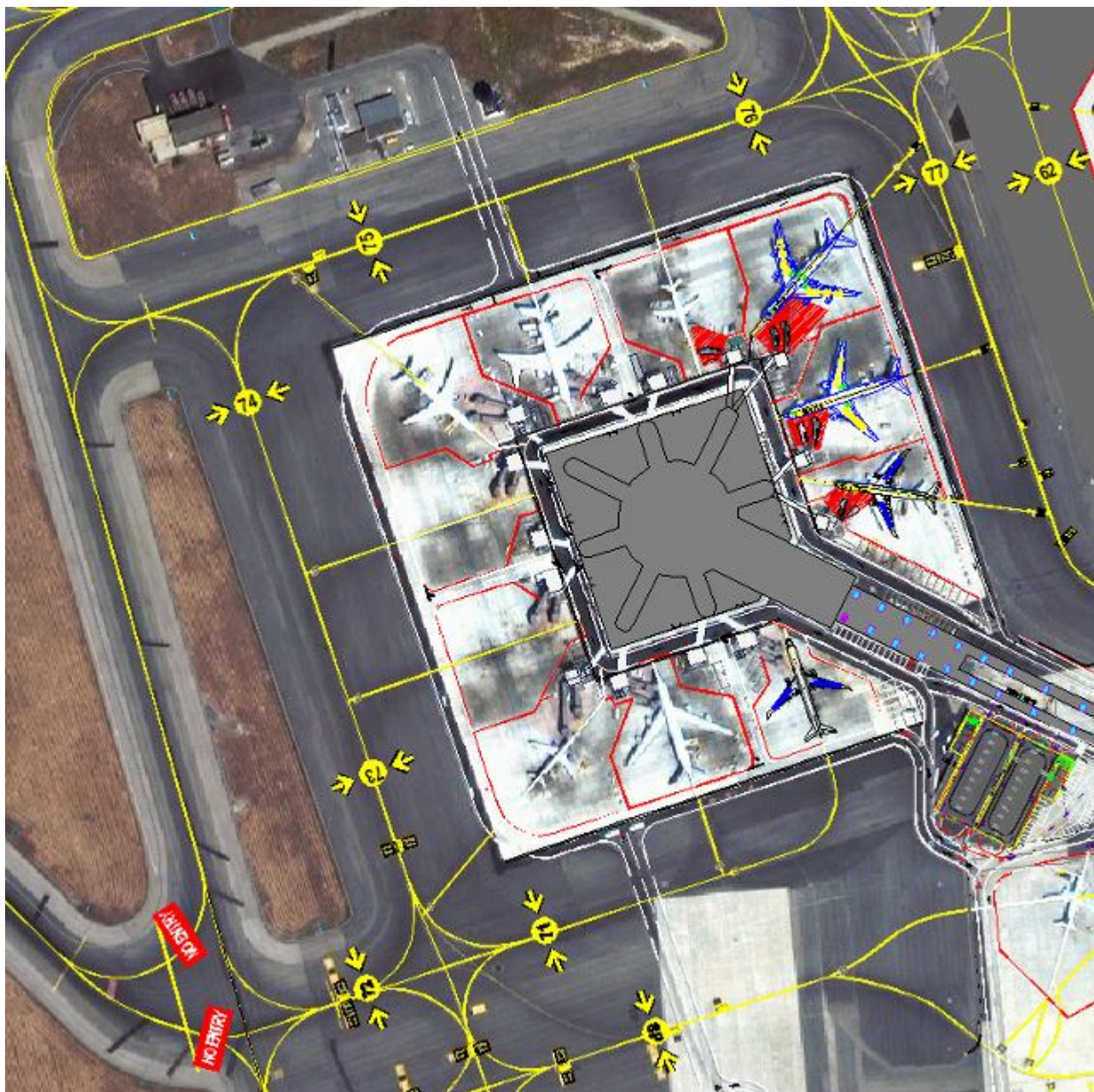
Le operazioni di ingresso sulle Twys NZ e NW possono essere effettuate contemporaneamente per aa/mm fino a Cod. "C".

- **502,504,506,518:** si entra via Twy NW.

14.6 QUADRANTE 600



#### 14.7 QUADRANTE 700



#### Procedura “Very Large Aircraft” -Modalità operative in arrivo:

Ingresso via LINK 2 – V e/o W con assistenza follow-me e movimentazione limitata al solo a/m di Cod. ICAO 4F. Nessun altro movimento contemporaneo è possibile nell’area adiacente alle Twy V, W, Z e la p.la 703 durante l’ingresso in Apron dell’a/m 4F;

#### 14.8 QUADRANTE 800

- Ple 802-808



**802:** gli a/mm in entrata (da B767 fino a B747) si fermeranno sullo Stop-Point della Twy W (come da planimetria) in attesa di essere trainati al parcheggio sotto la supervisione del SAR.

**808:** eventuali ingressi di aa/mm sulla piazzola 808 sono compatibili con operazioni di pushback sullo start-up point "086" con eccezione della piazzola 802

- Ple 821-824 e 831-836



**Procedura “Very Large Aircraft” -Modalità operative in arrivo:**

Ingresso via LINK 2 – V e/o W con assistenza follow-me e movimentazione limitata al solo a/m di Cod.. ICAO 4F. Nessun altro movimento contemporaneo è possibile nell'area adiacente alle Twy V, W, Z e la p.la 822 durante l'ingresso in Apron dell'a/m 4F;

In caso di utilizzo della piazzola 822 o della piazzola 824 con a/m di cat. ICAO 4F non saranno utilizzate la piazzola 821 o 823

- Ple 842-847



**847:** può essere utilizzata anche da aa/mm B757-200 previa comunicazione al SAR che effettuerà follow-me e marshalling.

## 15 PROCEDURE PER AA/MM IN PARTENZA

### STANDARD OPERATIONS (SISTEMI A-CDM ADR ed ENAV DISPONIBILI)

#### 1) EOBT -3h

Il piano di volo viene confrontato con lo slot aeroportuale in termini di discrepanza di: orari schedati (SOBT vs EOBT), primo aeroporto di destinazione; tipo di aeromobile; registrazione aa/mm. Qualora i controlli siano passati con successo il volo prosegue nelle milestones previste dalla procedura A-CDM. Qualora, invece, uno dei controlli effettuati in questa fase non vada a buon fine il volo non viene inserito nella sequenza di partenza fino a quando l'anomalia non viene risolta. Sulla piattaforma FAST sono presenti dei messaggi di allarme qualora vengano riscontrate discrepanze di dati che devono essere risolte prima del sequenziamento dell'a/m.

A EOBT-3h, qualora i check previsti siano passati con successo, ENAV invia a CFMU un messaggio E-DPI

#### 2) EOBT -2h:

- Volo Originante o con Ground-Time>2h: Il volo viene inserito nella pre-sequenza di partenza con un TOBT=EOBT
- Voli legati con un Ground Time<2h: Il volo viene inserito nella pre-sequenza di partenza con un TOBT calcolato nel modo seguente:

TOBT=ELDT+EXIT+MTT (a/m ancora in volo)  
TOBT=ALDT+EXIT+MTT (a/m atterrato)  
TOBT=AIBT+MTT (a/m in piazzola)

In entrambi i casi il vettore o l'handler suo delegato possono inserire manualmente un TOBT all'interno della piattaforma a patto che il TOBT inserito sia:

- Maggiore di 5' rispetto all'orario di inserimento
- Maggiore o minore di 5' rispetto al TOBT precedentemente emesso
- Conforme al Tempo ridotto di assistenza dichiarato dal vettore per quella tipologia di aeromobile secondo le seguenti modalità di calcolo:

TOBT ≥ ELDT+EXIT+RTT (a/m ancora in volo)  
TOBT ≥ ALDT+EXIT+RTT (a/m atterrato)  
TOBT ≥ AIBT+RTT (a/m in piazzola)

A EOBT-2h ENAV invia a CFMU un messaggio T-DPI-t contenente il TOBT o EOBT calcolato come TTOT - EXOT

#### 3) TOBT - 40':

- Il TOBT inserito nella piattaforma viene automaticamente confermato ed inviato ad i sistemi ENAV che generano un TSAT. Dalla generazione del TSAT il vettore o handler suo delegato può modificare il TOBT al massimo 3 volte. L'eventuale quarto inserimento provoca un ri-sequenziamento del volo previo inserimento manuale di un nuovo TOBT secondo le modalità previste dalla procedura A-CDM

A TOBT -40' ENAV invia a CFMU un messaggio T-DPI-t contenente il TOBT ed il TTOT ricevuti da FAST ed il TSAT

#### 4) ARDT

- Il Coordinamento di scalo comunica alla TWR che il volo è pronto a muovere (Ready), tramite il sistema FAST: l'operatore ADR provvederà al controllo dell'effettivo status di ready attraverso il

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	<b>Pagina 28 di 54</b>
--	--------------------------	--------------------------	------------------------

sistema di telecamere ed istruirà l'a/m a **mantenere l'ascolto della Frequenza DELIVERY della TWR (121.8 MHz)** ed attendere la chiamata dell'ATC per la messa in moto. Fermo restando che l'aeromobile deve essere "Ready" al TOBT, l'ARDT potrà essere approvato entro TOBT+5'.

*"Callsign READY Approved, TSAT at hh:MM monitor Fiume Delivery on 121.8 for Start-up Clearance"*

- Qualora l'aeromobile non sia "Ready" entro TOBT+5' il TOBT ed il TSAT precedentemente emessi per quell'aeromobile vengono cancellati ed il volo entra in un status di "Suspended" tramite un messaggio "FLS" da CFMU (NMOC)
- Per re-inserire il piano di volo in sequenza l'operatore dovrà: Inviare un messaggio "DES" (tramite ARO o tramite propri Flight Dispatcher) a CFMU per riattivare il piano di volo, inserire un nuovo TOBT nella piattaforma FAST e attendere una nuova emissione del TSAT da parte dei sistemi ENAV.

In caso di TSAT>TOBT+20' è possibile assegnare all'aeromobile lo status di READY anche senza il push back sottobordo. Unicamente per tale situazione l'a/m risulterà "Ready" (da sistema), ma manterrà la freq. Fiume Rampa (121.725 MHz) fino a che non avrà il trattore aganciato.

#### 5) ASAT e AOBT

La TWR (DELIVERY) autorizzerà la messa in moto (ASAT) entro TSAT+5' o ARDT+5' quale dei due tempi è maggiore, in condizioni di traffico normale.

Nel caso in cui la messa in moto non sia emessa nelle tolleranze previste, il volo sarà risequenziato (vedi definizione).

In seguito alla messa in moto, il pilota sarà poi istruito a contattare la TWR (Ground) per l'autorizzazione al push back o al rullaggio. In entrambi i casi l'AOBT dovrà avvenire entro ASAT+10'. Alla ricezione dell'AOBT attraverso il sistema FAST, ENAV invierà un messaggio A-DPI a CFMU (NMOC) per segnalare che l'aeromobile ha iniziato il rullaggio.

In caso di manovra di push-back, questa dovrà essere iniziata non appena il pilota abbia ricevuto l'istruzione di manovra della TWR.

In qualunque condizione operativa (APU inop, etc.) l'AOBT dovrà avvenire entro 10' dall'ASAT. Qualora ciò non accadesse il volo sarà risequenziato (vedi definizione) e sarà istruito a ricontattare Fiume Rampa per l'inserimento del nuovo TOBT secondo le modalità previste.

Durante lo operazioni di push-back sarà compito del personale che sta effettuando la manovra adottare tutte le precauzioni affinché l'a/m sottoposto a traino e/o push-back non collida con altri aa/mm od ostacoli/mezzi presenti sull'APRON, quale che sia l'istruzione/informazione fornita dalla TWR.

#### CONTINGENCY OPERATIONS LIV.1 (SISTEMI A-CDM ADR e/o ENAV INDISPONIBILI)

- La procedura A-CDM è sospesa in situazione "CONTINGENCY OPERATIONS LIV.1" di conseguenza ENAV S.p.A. dichiarerà il taxitime a FMP in considerazione della situazione operativa del momento.
- Il Coordinamento di scalo comunica alla TWR che il volo è pronto a muovere (Ready), tramite il sistema telematico ADM\_Apron Client: l'operatore ADR provvederà al cambio di colore della stringa relativa al volo stesso che diventerà di **colore Magenta** (a/m READY) e istruirà l'a/m a contattare la Frequenza DELIVERY della TWR (121.8 MHz).
- La Frequenza DELIVERY, dopo la verifica della congruità dei dati del volo tramite FDP, provvederà a rilasciare l'autorizzazione alla messa in moto, facendo assumere alla stringa relativa il **colore Verde**.

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	<b>Pagina 29 di 54</b>
--	--------------------------	--------------------------	------------------------

- La Frequenza DELIVERY instruirà gli aa/mm in partenza che necessitano di effettuare il push back a restare in “ monitor “ sulla frequenza Ground appropriata in attesa della chiamata per il push back o a contattare la frequenza Ground se in self manoeuvring.

La DELIVERY, con riguardo al traffico soggetto a restrizioni di flusso, avrà cura di autorizzare la messa in moto degli aa/mm coerentemente alle fasce orarie ed i relativi valori di Taxi Time in vigore e li instruirà a contattare la frequenza Ground appropriata a discrezione del pilota.

*Es: “start up at own discretion according CTOT..., when ready contact ground freq. 121.9 (or 122.125)”*

La Ground, in funzione del traffico in atto, instruirà gli aa/mm in partenza al push back o al rullaggio nell'ordine ritenuto più idoneo ad una ottimale movimentazione che tenga comunque conto dei fondamentali elementi di gestione del traffico aereo (CTOT, SID, ecc..).

Gli aa/mm in partenza che per qualsiasi ragione non dovessero essere effettivamente “Pronti a muovere”, come previsto nel Regolamento di Scalo e pubblicato in AIP, verranno instruiti a contattare di nuovo la Frequenza di RAMPA per un nuovo rilascio alla Frequenza DELIVERY.

In caso di manovra di push-back, questa dovrà essere iniziata non appena il pilota abbia ricevuto l'istruzione di manovra della TWR.

Durante lo operazioni di push-back sarà compito del personale che sta effettuando la manovra adottare tutte le precauzioni affinché l'a/m sottoposto a traino e/o push-back non collida con altri aa/mm od ostacoli/mezzi presenti sull'APRON, quale che sia l'istruzione/informazione fornita dalla TWR.

Gli operatori in caso di anomalia riscontrata devono interrompere immediatamente la manovra ed avvertire la TWR in attesa delle opportune verifiche, da svolgere in coordinamento con ADR, necessarie per riprendere la movimentazione.

#### CONTINGENCY OPERATIONS LIV.2 (SISTEMI A-CDM ADR e/o ENAV INDISPONIBILI e SISTEMA ADM INDISPONIBILE)

- La procedura A-CDM è sospesa in situazione “CONTINGENCY OPERATIONS LIV.2”, di conseguenza ENAV S.p.A. dichiarerà il taxitime a FMP in considerazione della situazione operativa del momento.
- Nei casi particolari non contemplati, nelle situazioni di emergenza, quali avaria o indisponibilità dei sistemi ADM o nei casi in cui dovesse essere necessaria una veloce comunicazione tra l'Ufficio Coordinamento di Scalo e la TWR, finalizzata all'espletamento del servizio di gestione Apron, sarà possibile utilizzare il telefono punto-punto.
- Il Coordinamento di Scalo AdR S.p.A. comunicherà alla TWR lo stato di ARDT di ogni A/M in partenza.
- ENAV S.p.A. utilizzerà il READY comunicato da AdR S.p.A. per emettere la messa in moto in conformità degli EOBT e degli eventuali CTOT.

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	<b>Pagina 30 di 54</b>
--	--------------------------	--------------------------	------------------------

**16 PERCORSI PREFERENZIALI**

Si riportano, di seguito, i percorsi preferenziali per il traffico in partenza Pista 25; tuttavia, le sequenze indicate non escludono la possibilità da parte della Ground di assegnare percorsi diversi in base alla situazione di traffico in atto.

**Traffico in partenza pista 25**

<b>PISTA 25</b> dai parcheggi	<b>VIA</b>
100	U-DM
221/235 - 240	EG-G-NG-N-B
201/210, 300, 400, 500 pari	NG - N - B
500 dispari	D - P - B
510	P - B
601 / 605 - 625	H - R - B
606 / 613	R - B
709/ 711	T- B
707-708	M-T-B
704/706	Z-M-T-B
701/703	V-A-B
802/812	W-A-B
821/824	Z-W-A-B
831/847	Y-A-B

**Traffico in partenza pista 16R/34L**

<b>PISTA 16R/34L</b> dai parcheggi	<b>VIA</b>
100	U-DM-B-A
221/235 - 240	EG-G-NG-N-B-A
201/210, 300, 400, 500 pari	NG - N - B-A
500 dispari	D - P - B-A
510	P - B-A
601 / 605 - 625	H - R - B-A
606 / 613	R - B-A
709/ 711	T- BT-B-A
707-708	M -A
704/706	Z -V-A
701/703	V-A
802/812	W-A
821/824	Z-W-A
831/847	Y-A

**17 AA/MM IN PARTENZA - CASI ANOMALI**

- Qualora un volo in partenza contattasse la Frequenza DELIVERY (121.800 MHZ) ma sul terminale FDP non risultasse essere READY (Magenta), la DELIVERY inviterà il pilota a contattare AdR sulla Frequenza di RAMPA (121.725 MHz).
- Qualora un volo contattasse AdR sulla Frequenza di RAMPA, riportando di essere READY, e non risultasse presente sulla lista partenze del sistema ADM, l'operatore AdR, dopo aver verificato la parte di propria competenza, comunicherà lo stato di READY alla DELIVERY tramite telefono punto-punto.

## 18 GESTIONE PIAZZOLE PER AA/MM IN PARTENZA

I parcheggi previsti sull'aeroporto di Roma Fiumicino possono essere:

- **Self Manouvering:** parcheggi dai quali gli aa/mm escono con i propri mezzi; sulla cartina **AIP AD 2 LIRF 2-9** sono indicati con un cerchio.
- **Exit with Push-Back:** parcheggi dai quali gli aa/mm escono con procedura *push-back*; sulla cartina **AIP AD 2 LIRF 2-9** sono indicati con un quadrato.

### 18.1 QUADRANTE 100

- **Da 101 a 105:** si effettua push back fino allo start-up point "11" sulla Twy U direzione Twy D.
- **APU inoperativo 101,102,103,104,105:** si necessita di assistenza SAR per la messa in moto in pla. (viabilità perimetrale retrostante).



### Procedura "Very Large Aircraft" -Modalità operative in partenza:

La messa in moto e l'uscita dall'Apron dell'A/M Cod.F dalla p.la 103 si effettua sullo start-up-point "011", sulla Twy "U", direzione NORD. Le operazioni di messa in moto avvengono con l'assistenza del follow-me.

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	<b>Pagina 33 di 54</b>
--	--------------------------	--------------------------	------------------------

## 18.2 QUADRANTE 200



- Gli aa/mm in uscita dalle p.le 208, 209 e 210 dovranno mettere in moto sullo “Start-up Point” della Twy “EA” retrostante la p.la denominato “021”, con prua in direzione NORD-OVEST (twy NG).  
In caso di limitazioni operative sulle vie di rullaggio, su richiesta della TWR, gli aa/mm in uscita dalle p.le 208, 209 e 210 a cui dovesse essere richiesto di mettere in moto con la prua a SUD-EST (twy EG), dovranno utilizzare lo “Start Up Point” denominato “022”.

- Gli aa/mm in uscita dalla p.la 207 dovranno mettere in moto sullo “Start Up Point” della twy “EA” retrostante la p.la 208 denominato “022”, con prua in direzione SUD – EST (twy EG).  
In caso di limitazioni operative sulle vie di rullaggio, su richiesta della TWR, gli aa/mm in uscita dalla p.la 207 a cui dovesse essere richiesto di mettere in moto con la prua a NORD-OVEST (twy NG), dovranno utilizzare lo “Start Up Point” denominato “021”.

Sulla twy EA è consentita una sola operazione di push back alla volta.

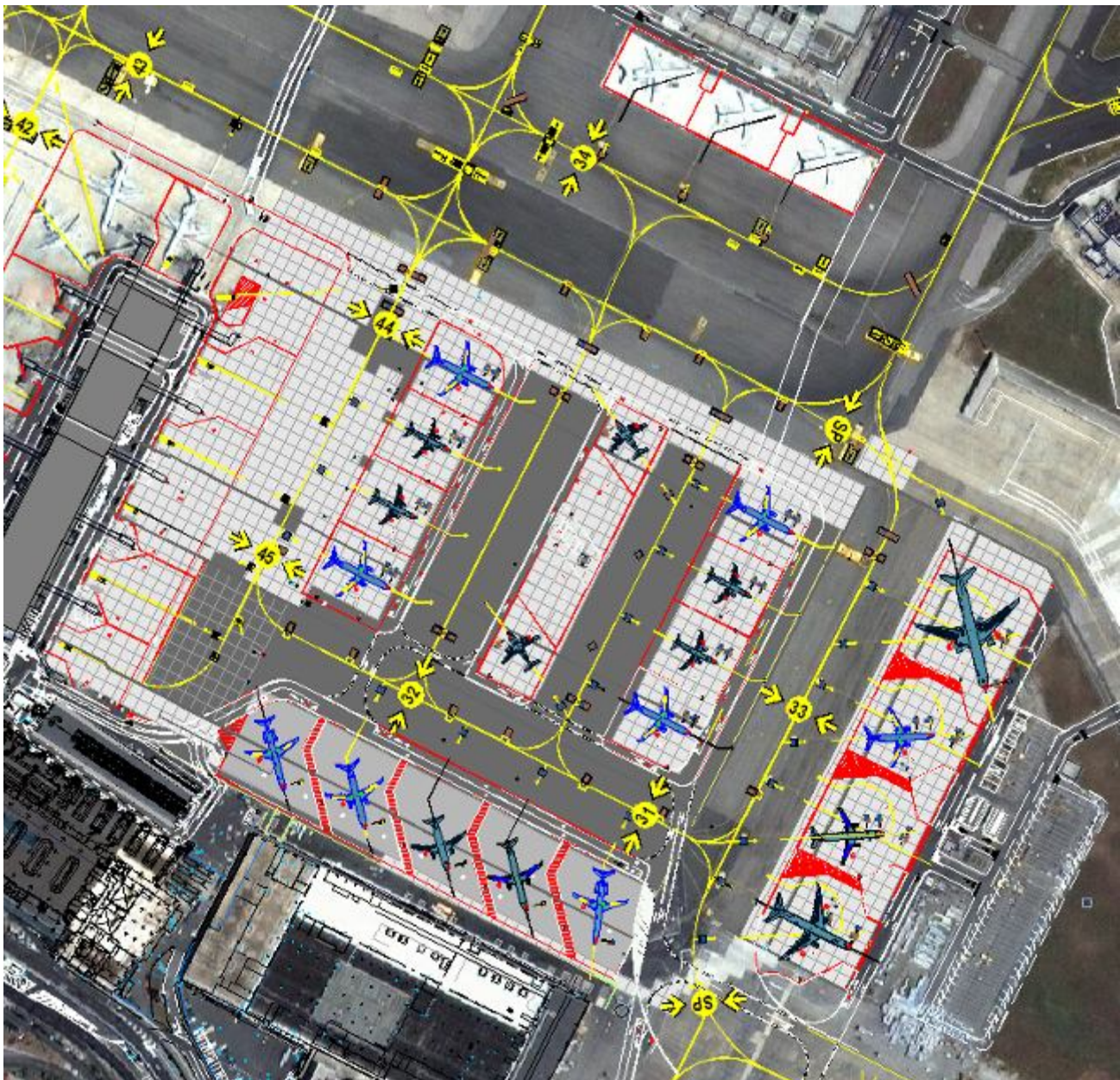
- Gli aa/mm in uscita dalle p.le 201, 202, 203, 204, 205 e 206 dovranno mettere in moto sullo “Start Up Point” della Twy “EB” retrostante la p.la 202/206 denominato “023” con prua in direzione Nord Ovest (twy NG).

Sulla twy EB è consentita una sola operazione di push back alla volta.

- **Da 221 a 235 e 240:** si esce self-manouvering via Twy ED.

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	<b>Pagina 34 di 54</b>
--	--------------------------	--------------------------	------------------------

**18.3 QUADRANTE 300**



Il traffico sull'area compresa tra le Twys NG, NC, NH e NE viene, di norma, instradato in senso anti-orario. A discrezione della TWR, però, il traffico può essere instradato anche in senso opposto.

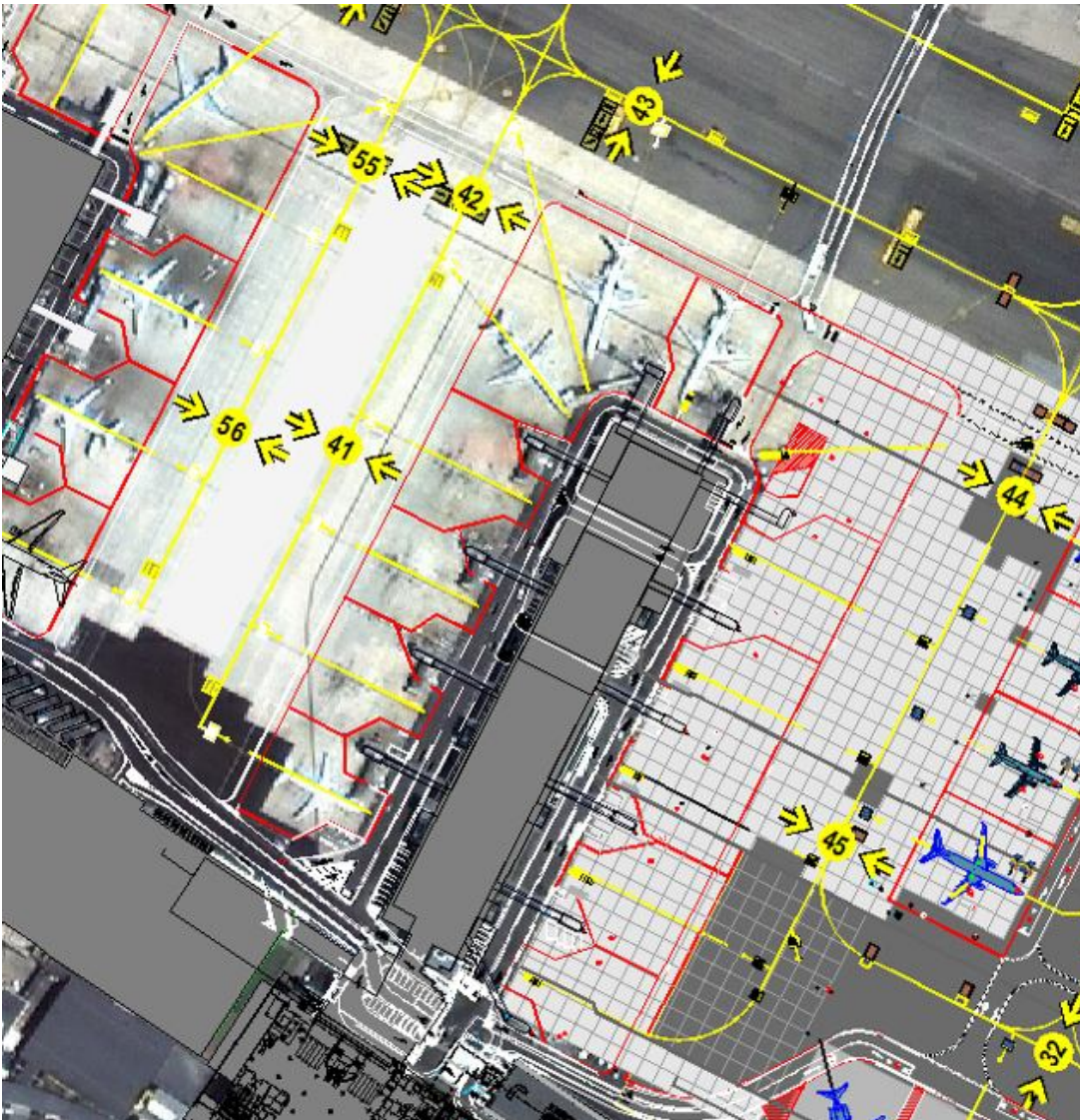
- **Da 301 a 308:** si esce self-manouvering via Twy NC.
- **Da 309 a 312 e 313, 315, 317 e 319:** si esce self manouvering via Twy NE.
- **314, 316, 318 e 320:** il push back si effettua sulla Twy NE direzione Twy H fino allo start-up point "33" retrostante le piazzole 316/318
- **321,322,323:** il push back si effettua sulla Twy G direzione Twy NG. fino allo start-up point "34"
- **331, 332:** il push back si effettua sulla Twy NF direzione Twy NE, fino allo start-up point retrostante la pla 331 in prossimità dello "Start Up Point" denominato "31"
- **333, 334, 335:** il push back si effettua sulla Twy NF direzione Twy NE, fino allo start-up point retrostante la pla 333 in prossimità dello "Start Up Point" denominato "32". Eventuali push-back dallo stand 335 non sono compatibili con operazioni di push contemporanei sulla TWY NG.

- **Gli Start-up-point dovranno esse usati uno alla volta.**

La messa in moto dovrà avvenire con l'A/M posizionato con la prua a SUD-EST, per l'uscita in senso antiorario dal quadrante p.le '300.

- **341:** il push back si effettua sulla Twy NE direzione Twy H, fino allo start-up point presente sulla Twy H al traverso della pla 312.
- **APU inoperativo 331,332,333,334,335:** è obbligatoria l'assistenza SAR per la messa in moto in pla. (viabilità veicolare retrostante).

#### 18.4 QUADRANTE 400



Da tutte le ple del quadrante 400 si effettua push back.

- **401, 402, 404:** il push back si effettua sullo start-up-point "045" sulla Twy NG direzione Twy NF, fino allo start-up point retrostante la pla 304.
- **406, 408, 410:** il push back si effettua sullo start-up point "044" sulla Twy NG direzione Twy H, se non diversamente istruito dalla TWR, fino allo start-up point retrostante la pla 301.

Le Twys NZ e NW possono essere utilizzate per aa/mm fino a Classe "C" e contemporaneamente.

- **403, 412:** il push back si effettua sulla Twy NZ, fino allo start-up point 043 (Twy H) direzione Twy P.
- **405, 407:** il push back si effettua sulla Twy NZ direzione Twy H, fino allo start-up point 041.

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	<b>Pagina 36 di 54</b>
--	--------------------------	--------------------------	------------------------

- **409, 422:** il push back si effettua sulla Twy NZ direzione Twy H, fino allo start-up point 042.

È consentito effettuare operazioni di push-back contemporanee da piazzole con start-up point distinti.

Con un a/m in uscita dalla p.la 405 (Twy NZ) non sarà possibile l'operazione di push per l'a/m in uscita dalla piazzola 502 (Twy NW) e viceversa.

Con un a/m in uscita dalla p.la 407 (Twy NZ) non sarà possibile l'operazione di push per l'a/m in uscita dalla piazzola 504 (Twy NW) e viceversa.

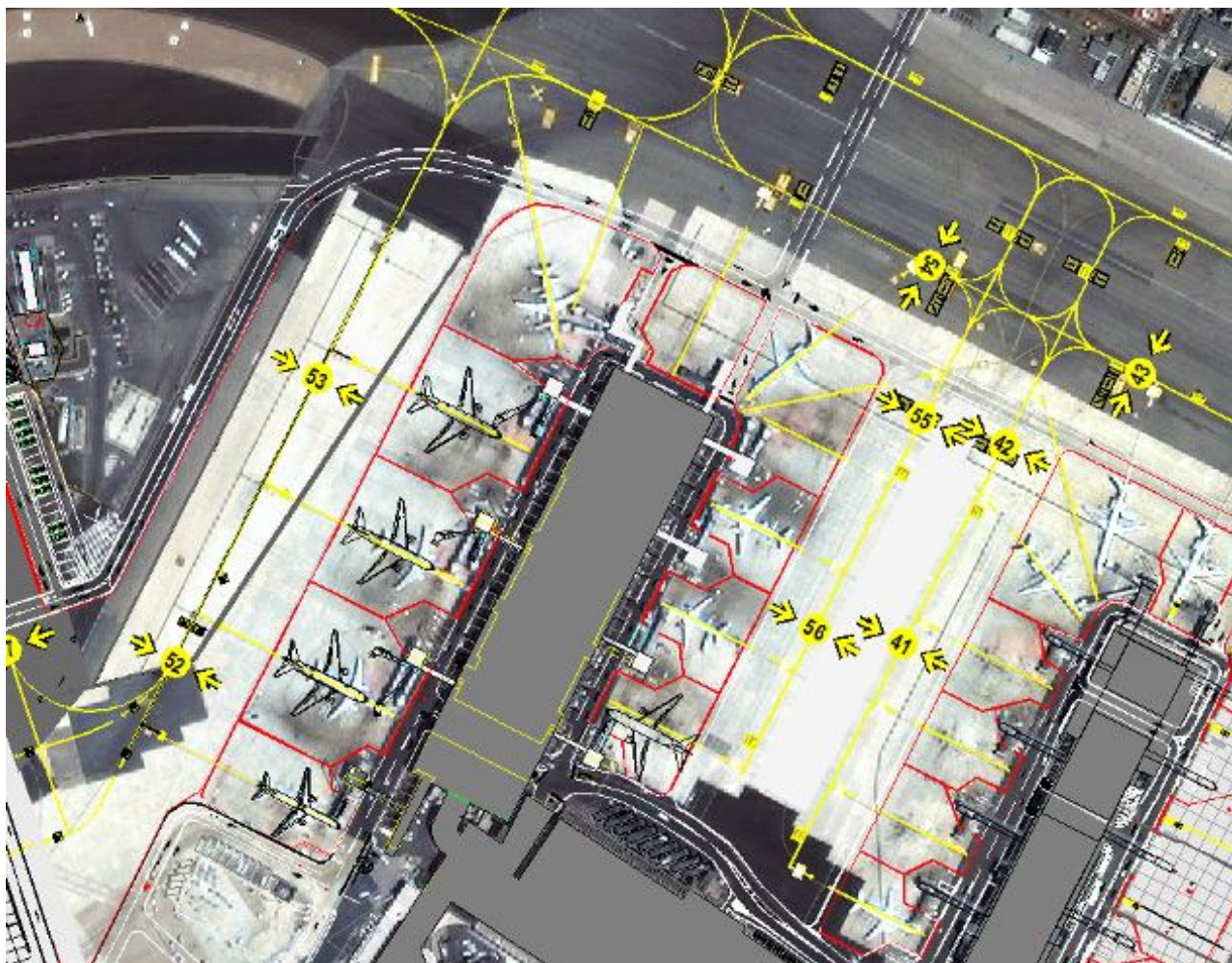
Con un a/m in uscita dalla p.la 409 (Twy NZ) non sarà possibile l'operazione di push per l'a/m in uscita dalla piazzola 506 (Twy NW) e viceversa.

Con un a/m in uscita dalla p.la 422 (Twy NZ) non sarà possibile l'operazione di push per l'a/m in uscita dalla piazzola 518 (Twy NW) e viceversa.

- **APU inoperativo 403,405,407,409,410,411,412,422,432:** è obbligatoria l'assistenza SAR per la messa in moto in piazzola (viabilità veicolare retrostante).
- **APU inoperativo 405,407,409,412,422:** devono darne comunicazione alla TWR su frequenza GROUND ed effettueranno il push-back fino allo start-up point 043 (Twy H) direzione Twy P, supervisionati dal SAR.

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	<b>Pagina 37 di 54</b>
--	--------------------------	--------------------------	------------------------

**18.5 QUADRANTE 500**



Da tutte le ple del quadrante 500 si effettua push back.

Le Twys NZ e NW possono essere utilizzate per aa/mm fino a Classe "C" e contemporaneamente.

- **502:** il push back si effettua sulla Twy NW, fino allo start-up point 054 (Twy H) direzione Twy NG.
- **504, 506:** il push back si effettua sulla Twy NW direzione Twy H, fino allo start-up point 056.
- **508, 518:** il push back si effettua sulla Twy NW direzione Twy H, fino allo start-up point 055.

È consentito effettuare operazioni di push-back contemporanee da ple con start-up point distinti.

Con un a/m in uscita dalla p.la 405 (Twy NZ) non sarà possibile l'operazione di push back per l'a/m in uscita dalla piazzola 502 (Twy NW) e viceversa.

Con un a/m in uscita dalla p.la 407 (Twy NZ) non sarà possibile l'operazione di push back per l'a/m in uscita dalla piazzola 504 (Twy NW) e viceversa.

Con un a/m in uscita dalla p.la 409 (Twy NZ) non sarà possibile l'operazione di push back per l'a/m in uscita dalla pla 506 (Twy NW) e viceversa.

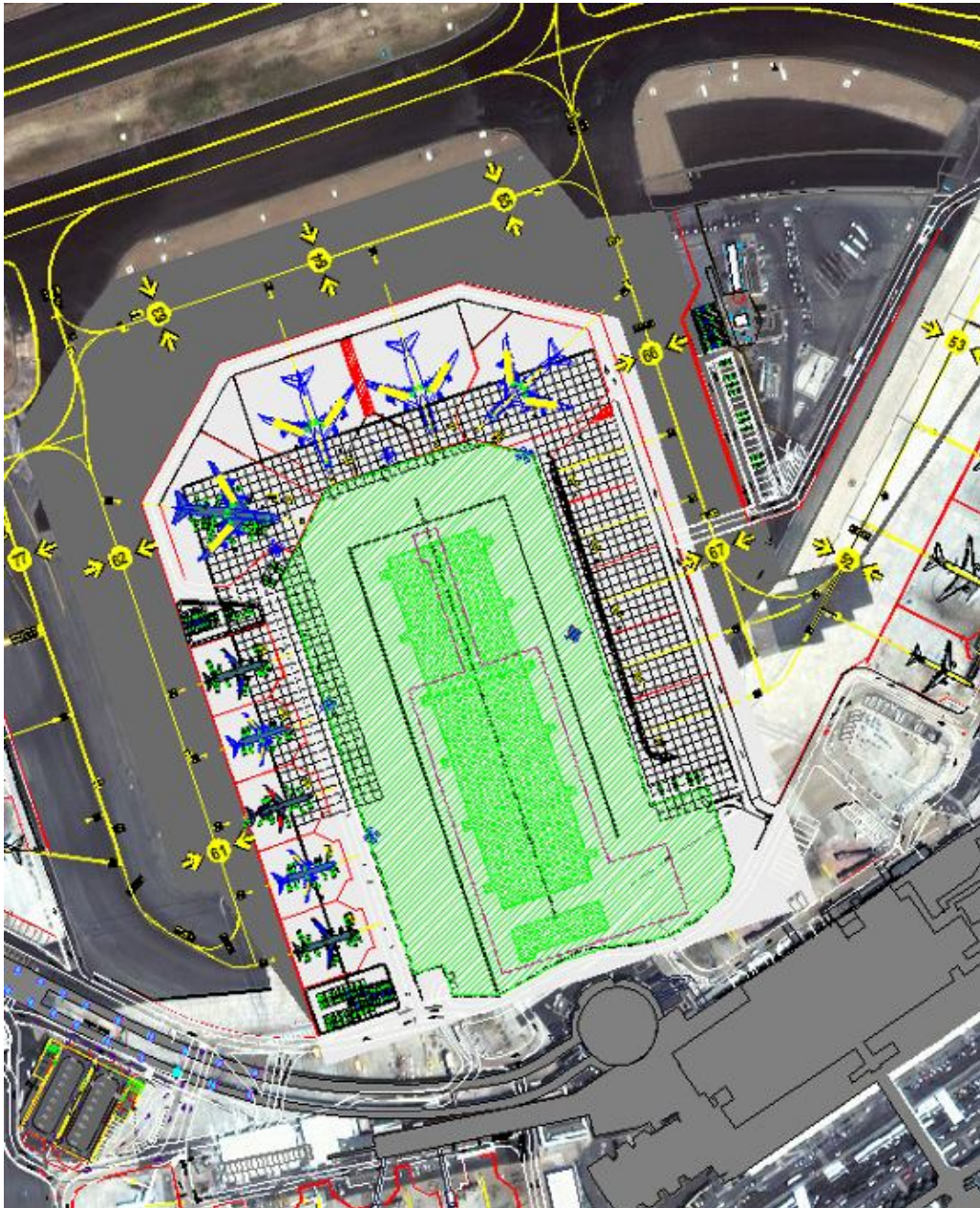
Con un a/m in uscita dalla p.la 422 (Twy NZ) non sarà possibile l'operazione di push back per l'a/m in uscita dalla pla 518 (Twy NW) e viceversa.

- **501, 503:** il push.back si effettua sulla Twy CF, sullo start-up point "52" direzione Twy P, fino allo start-up point retrostante la pla 501. Detta manovra **non è compatibile** con un push-back simultaneo dalla piazzola 613.
- **505, 507, 509:** il push back si effettua sulla Twy CF, fino allo start-up point "53" direzione Twy P, fino allo start-up point retrostante la pla 507.

<p><b>Redatta da</b>                  ADR S.p.A - Airport Management                  ENAV S.p.A SAAV Fiumicino</p>	<p>P.H. Area Movim. ADR SpA</p>	<p>Resp. SAAV LIRF ENAV SpA</p>	<p>Pagina 38 di 54</p>
---	---------------------------------	---------------------------------	------------------------

- **APU inoperativo 502, 504, 506, 508, 518, 528, 510, 509:** è obbligatoria l'assistenza SAR per la messa in moto in piazzola (viabilità veicolare retrostante).
- **APU inoperativo 504, 506, 518:** devono darne comunicazione alla TWR su frequenza GROUND ed effettueranno il push-back fino allo start-up point "054"(Twy H) direzione Twy NG, supervisionati dal SAR.

## 18.6 QUADRANTE 600



Da tutte le ple del quadrante 600 si effettua push back.

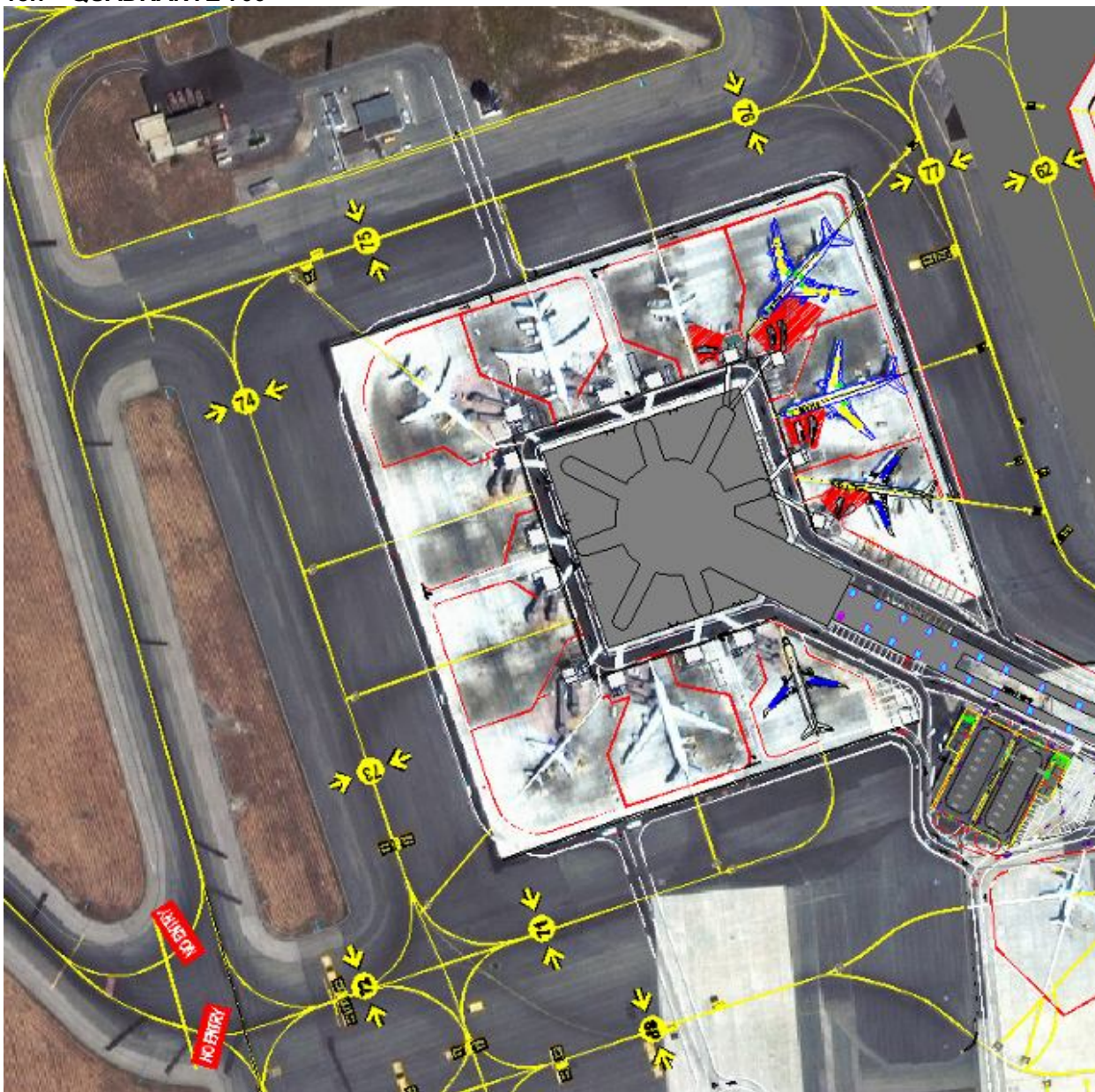
- **600, 601, 602, 603:** il push back si effettua sulla Twy SIERRA direzione Twy MIKE, fino allo start-up-point "61", retrostante la piazzola 602.
- **604, 625:** il push back si effettua sulla Twy SIERRA direzione Twy MIKE, fino allo start-up-point "62", retrostante la pia 625.

- **605:** il push back si effettua sulla Twy MIKE direzione Twy SIERRA, fino allo start-up-point "63", retrostante la pla 606.
- **606, 607:** il push back si effettua sulla Twy M direzione Twy R, fino allo start-up-point "64" retrostante la pla 606.
- **608:** il push back si effettua sulla Twy MIKE direzione Twy ROMEO, fino allo start-up-point "65" retrostante la pla 607 con prua direzione ROMEO.
- **609, 610:** il push back si effettua sulla Twy ROMEO direzione Twy MIKE, fino allo start-up-point "66" retrostante la piazzola 609.
- **611, 612, 613:** il push back si effettua sulla Twy ROMEO direzione Twy MIKE, fino allo degli start-up-point "67" retrostante la p.la 611.
- **612, 613:** il push back si effettua sulla Twy R direzione Twy M, fino allo start-up retrostante la pla 611. Un'operazione di pushback dalla piazzola 613 **non è compatibile** con un push-back simultaneo dalla piazzola 501 o 503.

Su richiesta della TWR, tutti gli aa/mm in uscita dalle ple 609, 610, 611, 612 e 613, a cui dovesse essere richiesto di mettere in moto con direzione Twy CF, potranno utilizzare lo start-up point più vicino o indicato dalla TWR.

- **APU inoperativo sulle p.le da 605 a 613 e 625:** si necessita di assistenza SAR per la messa in moto in piazzola (viabilità veicolare retrostante).
- **APU inoperativo 612, 613:** dovranno essere posizionati sullo start-up-point della Twy CF "52" retrostante la p.la 501.

### 18.7 QUADRANTE 700



Da tutte le ple del quadrante 700 si effettua push back.

- **701, 702, 703:** il push back si effettua sullo start-up-point "071" posto sulla Twy VICTOR direzione Twy ZULU, retrostante la pla 703.
- **704:** il push back si effettua sullo start-up-point "073" sulla Twy ZULU direzione Twy MIKE, retrostante la p.la 704.
- **705:** il push back si effettua sullo start-up-point "074" sulla Twy ZULU direzione Twy MIKE, retrostante la p.la 706 (Zulu).
- **706,707:** il push back si effettua sullo start-up-point "075", sulla Twy MIKE direzione Twy TANGO, retrostante la p.la 706 (Mike).
- **708:** il push back si effettua sullo start-up-point "076", sulla Twy MIKE direzione Twy TANGO, retrostante la p.la 709 (Mike).

- **709, 710, 711:** il push back si effettua sullo start-up-point "077", sulla Twy TANGO direzione Twy MIKE, retrostante la p.la 709 (Tango).
- **APU inoperativo da 701 a 711:** è obbligatoria l'assistenza SAR per la messa in moto in piazzola (viabilità veicolare retrostante).

**Procedura "Very large Aircraft" -Modalità operative in Partenza:**

La messa in moto e l'uscita dall'Apron di un a/m Cod.F dalla p.la 703 si effettua sullo start-up-point "072", in prossimità del "LINK 2" sulla Twy VICTOR, direzione ALFA, le operazioni di messa in moto avvengono con l'assistenza del follow-me. Durante la messa in moto di un a/m di codice F nell'area limitrofa alle operazioni non sarà consentita la movimentazione ad altri aa/mm.

**18.8 QUADRANTE 800**

Da tutte le ple del quadrante 800 si effettua push back (eccetto la piazzola 808).

- **Ple 802-808**
- **Da 802 a 812 (tranne la pla 808):** il push-back si effettua sulla Twy W direzione Twy Z, fino allo Start-up point retrostante la pla 804.
- **808:** si esce in self-manouvering



- **Ple 821-824**
  - **821, 822:** il push-back si effettua sulla Twy ZULU direzione Twy WHISKEY, se non diversamente istruito dalla TWR, fino allo start-up-point "085" retrostante la pla 821.
  - **823, 824:** il push-back si effettua sulla Twy ZULU direzione Twy WHISKEY, se non diversamente istruito dalla TWR, fino allo start-up-point "084" retrostante la pla 824.
- **Ple 831-836**
  - **Da 831, 832, 833, 835:** il push-back si effettua sulla Twy YANKEE direzione Twy ALFA, fino allo start-up-point "083" sulla Twy YANKEE retrostante la p.la 831.
  - **834 e 836:** il push-back si effettua sulla Twy YANKEE direzione Twy ALFA, fino allo start-up-point "082" sulla Twy YANKEE precedente la viabilità della p.la 836.

**Procedura "Very Large Aircraft" -Modalità operative in Partenza:**

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	<b>Pagina 42 di 54</b>
--	--------------------------	--------------------------	------------------------

La messa in moto e l'uscita dall'Apron di un a/m Cod.F dalle p.le 822 e/o 824 si effettuano sullo start-up point "085", retrostante la piazzola 822 sulla TWY "ZULU" direzione Twy "WHISKEY", le operazioni di messa in moto avvengono con l'assistenza del follw-me. Durante la messa in moto di un a/m di codice F nell'area limitrofa alle operazioni non sarà consentita la movimentazione ad altri aa/mm.



- Ple 842-847



- **Da 842 a 847:** il push-back si effettua sulla Twy YANKEE direzione Twy ZULU, sull start-up-point "081" retrostante la pla 844.
- **APU inoperativo 804-805-806-807:** si necessita di assistenza SAR per la messa in moto in piazzola (viabilità veicolare retrostante).

## **19 AREE PARTICOLARI IN AREA APRON**

### **19.1 Area o piazzola de/anti-icing**

Il servizio di de/anti-icing, quando necessario, è disponibile H24. Non vi sono piazzole dedicate essenzialmente a tale servizio, ma gli interventi vengono effettuati direttamente alle piazzole di parcheggio degli aa/mm.

### **19.2 Area o piazzola Prova Motori**

L'area preposta per lo svolgimento della prova motori si trova ad est del piazzale Voli Nazionali, al traverso delle piazzole **319/320**.

### **19.3 Altre aree o piazzole**

Il Controllo del Sistema di Navigazione Inerziale (INS) è disponibile alle piazzole di sosta degli aa/mm. Non sono previste, invece, aree destinate al Controllo Altimetrico e al Controllo del VOR.

## **20 PROCEDURE PER AA/MM TRAINATI**

Tutte le operazioni di traino sono subordinate al preventivo coordinamento ed approvazione dell'Ufficio Coordinamento di Scalo e della TWR. La movimentazione del restante traffico è prioritaria rispetto alle operazioni di traino.

La movimentazione del traino sarà assistita da personale a bordo dell'a/m o da Follow-me, ed avverrà in continuo contatto radio con la TWR sulla freq 445.775MHz.

In condizioni di visibilità 2 e 3 le operazioni devono essere limitate al minimo.

## **21 PROCEDURE PER LA CIRCOLAZIONE DI PERSONE E VEICOLI SU AREA APRON**

Le norme di riferimento per la circolazione dei mezzi e attrezzature sull'Area di Apron sono dettagliate nel Regolamento di Scalo – Aeroporto di Fiumicino Art.7.3. e più specificatamente al par. 7.3.9.

### **21.1 Sintesi Regolamento di Scalo**

I conducenti dei veicoli che percorrono l'area Apron devono:

- essere in possesso dell'abilitazione alla guida sulle aree Apron
- seguire le prescrizioni della segnaletica orizzontale e verticale, se non diversamente autorizzati;
- seguire le prescrizioni obbligatorie dei segnali luminosi;
- seguire ogni altra prescrizione applicabile alla circolazione dei veicoli nell'area di movimento.

I conducenti dei veicoli equipaggiati con radio ricetrasmittente, in movimento al di fuori delle strade di servizio, devono essere in contatto radio bilaterale con la TWR sull'apposita frequenza (445.775 MHz), e sono obbligati a mantenere il continuo ascolto.

I conducenti dei veicoli non equipaggiati con radio ricetrasmittente, in movimento al di fuori delle strade di servizio, devono contattare ADR per la scorta.

Nessun veicolo deve attraversare una via di rullaggio quando vi è un a/m in movimento nel raggio di 150m. Nessun veicolo può sostare a meno di 30m davanti e 100m dietro un a/m fermo con i motori in moto.

Il diritto di precedenza spetta in ogni caso agli aa/mm, anche se trainati; la precedenza spetta nell'ordine a:

- aa/mm in movimento
- aa/mm trainati
- veicoli con luce rotante attivata (sicurezza operativa e mezzi di emergenza)
- attrezzature movimentazione merci
- altri mezzi.

<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management ENAV S.p.A SAAV Fiumicino	P.H. Area Movim. ADR SpA	Resp. SAAV LIRF ENAV SpA	<b>Pagina 45 di 54</b>
--	--------------------------	--------------------------	------------------------

In caso di emergenza, i mezzi operativi di soccorso avranno la precedenza su tutti gli 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 gialla in funzione.

Gli automezzi che spingono o trainano un a/m devono avere le luci anabbaglianti e le luci lampeggianti gialle accese.

E' vietato passare tra la vettura "Follow-me" ed il trattore traino a/m.

## **22 PROCEDURE IN CONDIZIONI DI VISIBILITA' RIDOTTA**

In condizioni di bassa visibilità, si applica quanto contenuto nel Regolamento di Scalo – Low Visibility Procedures artt. da 7.2.8 a 7.2.11 e dall'Ordinanza 01/2009

In particolare la TWR:

- Applicherà la movimentazione del traffico in accordo ai percorsi di rullaggio stabiliti riportati in **AIP AD2 LIRF 2-7**, in relazione alle differenti condizioni di visibilità.
- Darà accurate informazioni, per quanto possibile, del traffico in atto.

### **23 PROCEDURE DI RICHIESTA FOLLOW-ME MARSHALLING**

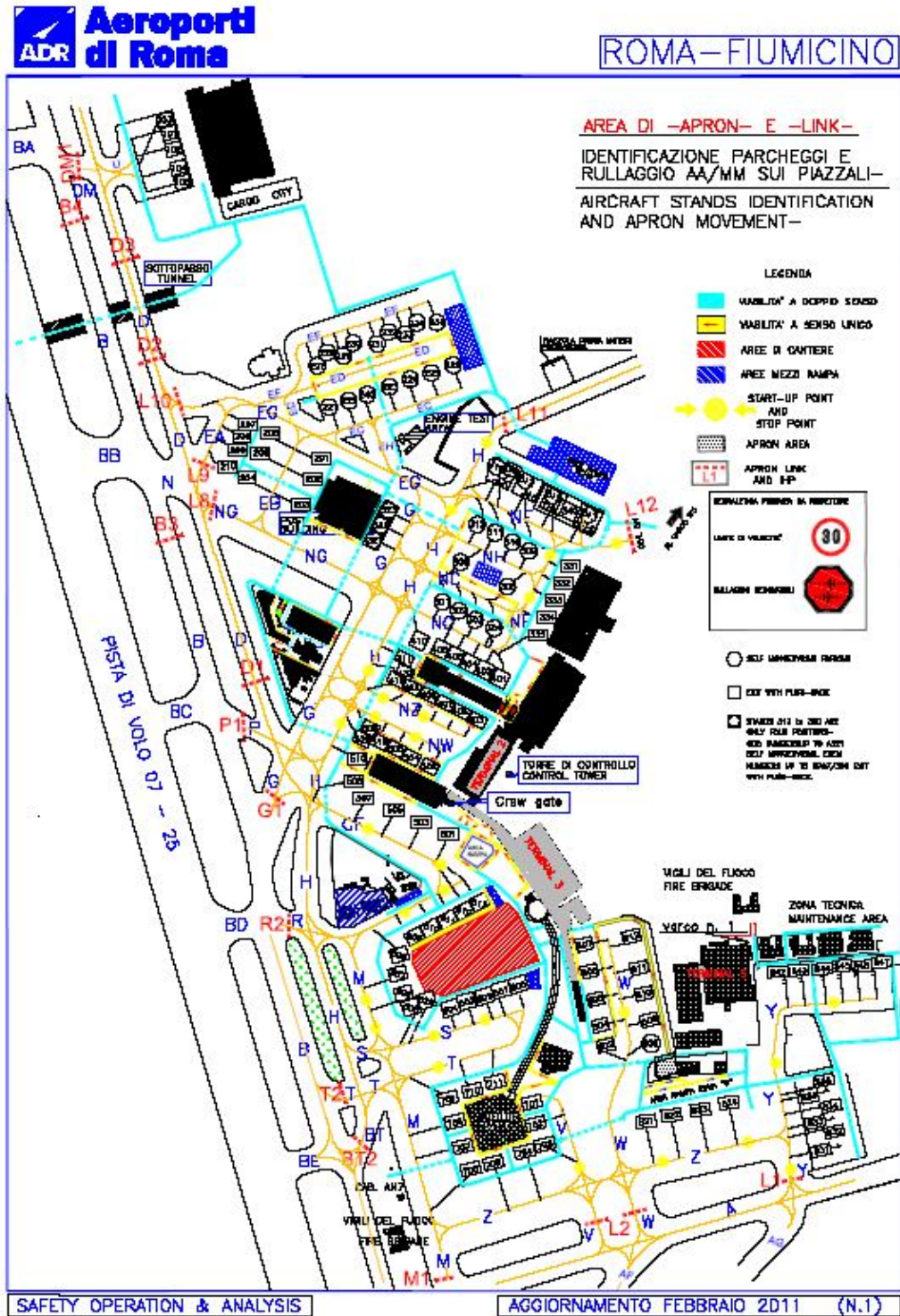
In qualunque situazione si renda necessario o venga richiesto dal pilota di qualunque a/m, è disponibile il servizio di assistenza con veicolo Follow-me. In questi casi la TWR richiederà ad AdR l'intervento del mezzo. Una volta attivato, il Follow-me dovrà contattare prontamente la TWR sulla frequenza 445.775MHz.

### **24 LISTA DI DISTRIBUZIONE**

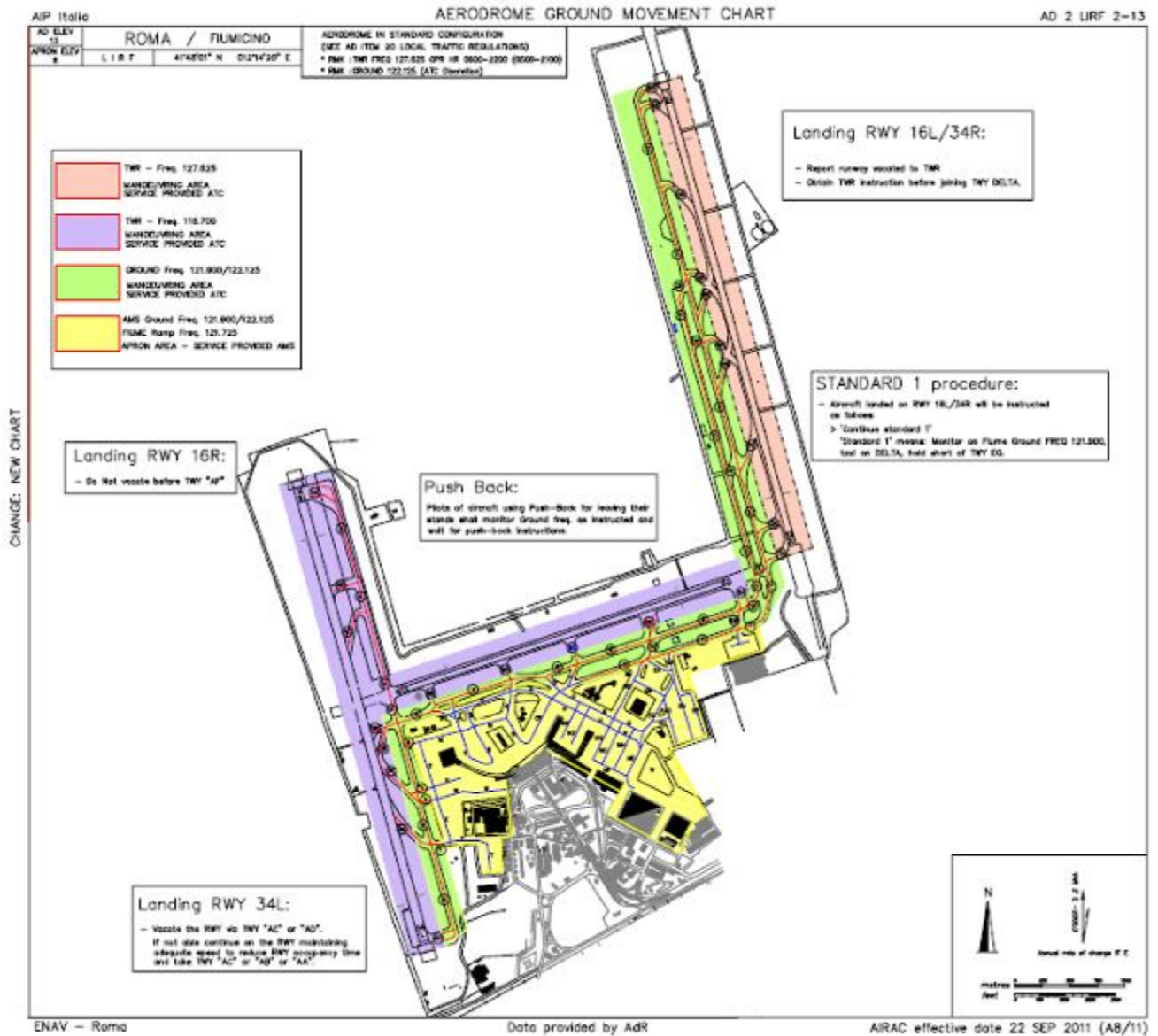
Aeroporti di Roma SpA: Accountable Manager  
Aeroporti di Roma SpA: Post-Holder Area Movimento  
Aeroporti di Roma SpA: Responsabile Ufficio ISE  
Aeroporti di Roma SpA: Responsabile Ufficio CLD  
Aeroporti di Roma SpA: Project Manager A-CDM@FCO  
ENAV: Responsabile SAAV LIRF  
ENAC: Direzione Aeroporto Fiumicino  
ENAC: Direzione Operazioni Roma  
ENAC: Direzione Operatività

# ALLEGATI

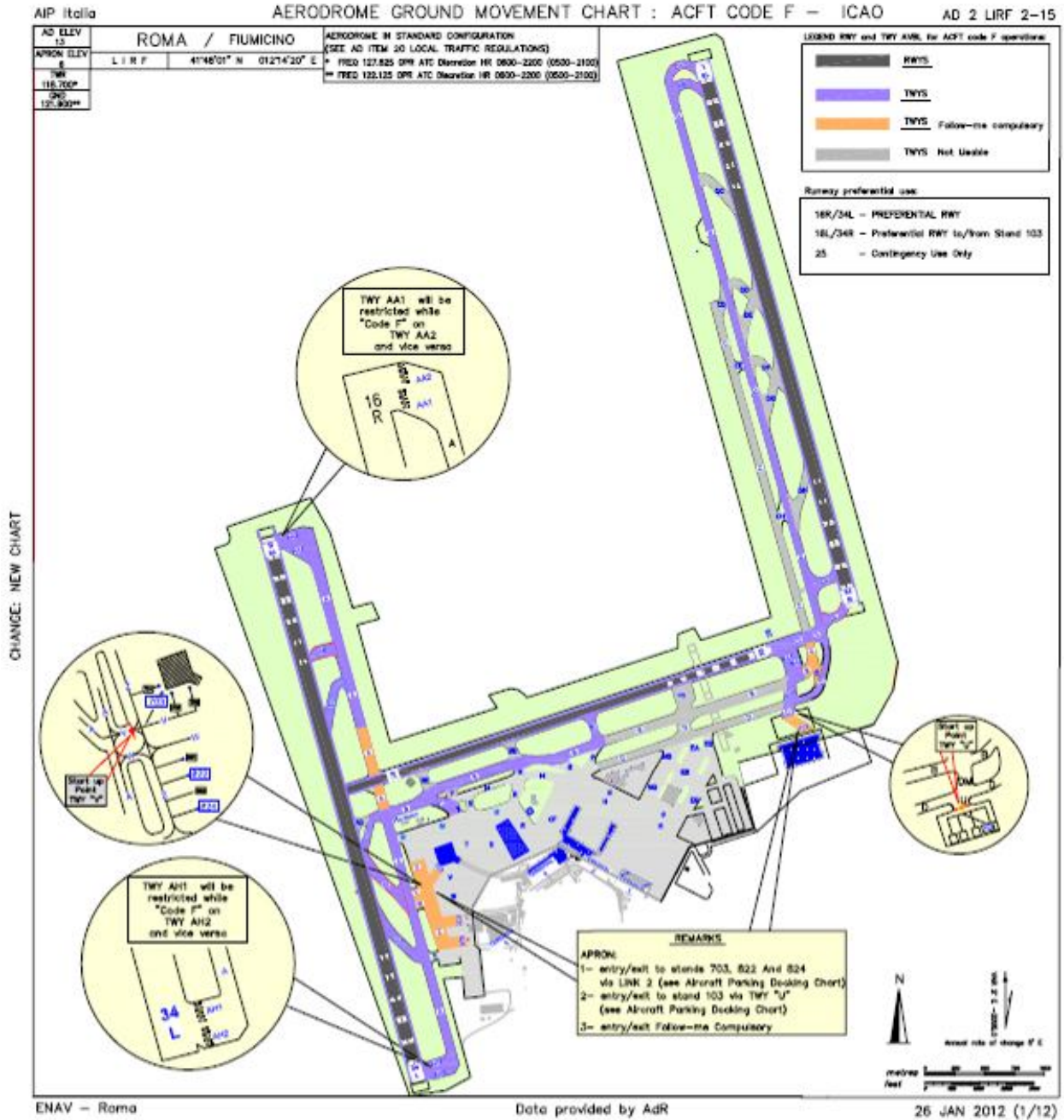
**Allegato 1: Carta Area APRON (aggiornamento 02/2011)**



## Allegato 2: Aerodrome Ground Movement Chart (aggiornamento 09/2011)



**Allegato 3: Aerodrome Ground Movement Chart code F aircraft (aggiornamento 09/2011)**



## Allegato 4: FAST – Fiumicino Airport Sharing Tool

### Portale Arrivi

The screenshot shows the 'Arriving Flights' section of the FAST portal. The table lists various flights with the following columns: ICAO ID, IATA ID, Status, Aircraft, Tail No., Type, Airline, Status, Arrival, Delay, Gate, and Link Flight. The table contains approximately 20 rows of flight data.

### Portale Partenze

The screenshot shows the 'Departing Flights' section of the FAST portal. The table lists various flights with the following columns: ICAO ID, IATA ID, Status, Aircraft, Tail No., Type, Airline, Status, Departure, Delay, Gate, Destination, and Link Flight. The table contains approximately 20 rows of flight data, with some cells highlighted in red and yellow.

## Allegato 5: ADM - APRON\_CLIENT

Il supporto telematico ADM attraverso il suo Terminale APRON\_CLIENT fornisce su ciascuna stringa, i dati relativi ai piani di volo in arrivo/partenza di ciascun aeromobile.

Ai fini della fornitura del servizio Apron, queste stringhe, opportunamente colorate, forniscono la condizione in cui l'aeromobile ,sia in arrivo che in partenza ,si trova in un determinato momento.

Di seguito vengono descritte le varie colorazioni degli aeromobili interessati:

<b><u>Colori dei Voli in Partenza</u></b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Voli in Status VT - colore <b>Bianco</b> VT= Virtuale risveglio 40 minuti prima dell'EOBT e 50 minuti prima dello CTOT</li> <li>▪ Voli in Status READY ( ADR ) - colore <b>Magenta</b> (rilasciato da ADR SPA)</li> <li>▪ Voli in Status PR- colore <b>Verde</b> ( approvazione ENAV ) PR=Pianificato</li> <li>▪ Voli in Status DR - colore <b>Giallo</b> DR = Dinamico (a/m decollato)</li> </ul>
<b><u>Colori dei Voli in Arrivo</u></b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Voli in Status PR - colore <b>Verde</b> PR = Pianificato</li> <li>▪ Voli in Status DR - colore <b>Giallo</b> DR = Dinamico</li> <li>▪ Voli in Status DA - colore <b>Grigio</b> DA = Dinamico in Arrivo</li> <li>▪ Voli in Status TA - colore <b>Bianco</b> TA = Terminal Arrival</li> <li>▪ Voli in Status TP - colore <b>Ciano</b> TP = Ultimo Punto di Riperto</li> <li>▪ Voli in Status TL - colore <b>Arancio</b> TL = Terminal Landing</li> <li>▪ Voli in Status LAST - colore <b>Ciano</b></li> <li>▪ Voli in Status BLOCK - colore <b>Giallo</b></li> </ul>

### **Campi Apron Client ADM**

Allo scopo di evidenziare in maniera completa la presentazione dell'interfaccia ADM di seguito vengono descritte in maniera dettagliata le due sottosezioni su cui si articola il sistema.

#### **SEZIONE PARTENZE**

- **FDP** = STATUS VOLO DEL SISTEMA FDP (FLIGHT DATA PROCESSING)
- **SEQ** = SEQUENZA DEI VOLI IN PARTENZA
- **FLIGHT** = NOMINATIVO VOLO
- **PRKB** = PIAZZOLA ASSEGNATA ALL'AEROMOBILE
- **RWY** = PISTA DI DECOLLO
- **TYPE** = TIPO DELL' AEROMOBILE
- **EOBT**= STIMATO DI PARTENZA (ESTIMATED OFF BLOCK TIME)
- **ATD**=ORARIO DI DECOLLO (ACTUAL TIME DEPARTURE)
- **ADES** = AEROPORTO DI DESTINAZIONE
- **FRM**= AEROPORTO DI DESTINAZIONE
- **SV**= STATUS VOLO
- **DTSEQ** = SEQUENZA CHIAMATA VOLI PER READY
- **LOADING\_IN - BOARDING\_IN - NO\_PUSH- NO\_QTB**= VOLI NON READY

FDP	SEQ	FLIGHT	PRKG	RWY	TYPE	EORT	ATD	CTOT	ADES	FRM	SV	DTSEQ	LOADING_IN	BOARDING_IN	NO_PUSH	NO_QTB	CT
PR	1	DLH3KP	506	25	A321	10:10			EDDM	MUC	R_DCL						10:26
PR	2	VLG6113	518	25	A320	10:10			LEBL	ECN	R_DCL						10:26
PR	3	JET561	611	25	A320	09:45	10:23		LICC	CTA	R_DCL						10:26
PR	4	NAX4368	601	25	B738	10:20			ESGG	GOT	R_DCL						10:26
PR	5	AZA1489	432	25	MD82	10:15			LIPZ	VCE	R_DCL						10:26
PR		DAL245	705	25	A333	10:05			KJFK	JFK	R_DCL						10:26
PR		AZA1745	208	25	MD82	10:20	10:36		LICC	CTA	R_DCL						10:26
PR		TAR753	809	25	A320	10:20			DTTA	TUN	R_DCL						10:26
PR		TAP841	503	25	A319	10:20			LPPT	LIS	R_DCL						10:26
PR		MEA232	711	25	A320	10:20			OLBA	BEY	R_DCL						10:26
PR		NOS432	821	25	B763	10:20	10:40		MMUN	CUN	R_DCL						10:26
PR		SRK401	230	25	D328	10:25			LSZB		R_DCL						10:26
PR		CPA292	702	16R	A343	10:30			VHHH	HKG	R_DCL						10:26
PR		DNMS916	304	25	F100	10:30			LICJ	PMO	R_DCL						10:26
VT		EIN40X	812	25	A320	10:10	10:30		EIDW	DUB	INACTIVE						10:26
VT		IBE3613	501	25	A321	10:15			LEMD	MAD	INACTIVE						10:26
VT		VLG6251	505	25	A320	10:25	10:45		LFPO	ORY	INACTIVE						10:26
VT		CYP317	807	25	A320	10:30	11:16		LCLK	LCA	INACTIVE						10:26
VT		AFL282	704	25	A321	10:40	11:00		IUEE	SVO	INACTIVE						10:26
VT		NLY8467	502	25	A320	10:45			LOWW	VIE	INACTIVE						10:26
VT		BER942D	507	25	B738	10:45			EDDH	HAM	INACTIVE						10:26

## SEZIONE ARRIVI

- **FDP** = STATUS VOLO DEL SISTEMA FDP (FLIGHT DATA PROCESSING)
- **FLIGHT** = NOMINATIVO VOLO
- **PRKB** = PIAZZOLA ASSEGNATA ALL'AEROMOBILE
- **RWY** = PISTA DI ATTERRAGGIO
- **TYPE** = TIPO DI AEROMOBILE
- **ETA**= ORARIO STIMATO DI ATTERRAGGIO (ESTIMATED TIME ARRIVAL)
- **ST\_RDR** = ORARIO STIMATO RADAR RICALCOLATO
- **ATA**= ORARIO EFFETTIVO DI ATTERRAGGIO (ACTUAL TIME ARRIVAL)
- **BLOCK** = ORARIO STIMATO/REALE DI ARRIVO IN PIAZZOLA
- **ADEP** = AEROPORTO DI PARTENZA
- **FRM**= AEROPORTO DI PARTENZA
- **8NM – 4 NM – THRESHOLD**= ORARIO DI SORVOLO DI 8NM – 4 NM – THRESHOLD
- **SV**= STATUS VOLO

FDP	FLIGHT	PRKG	RWY	TYPE	ETA	ST_RDR	ATA	BLOCK	ADEP	FRM	8 N_MILES	4 N_MILES	THRESHOLD	SV
TL	AUI305	806	16R	B735	10:19	10:18	10:19	10:24	UKBB	KBP	10:15	10:16	10:18	BLOCK
TL	NAX58R	510	16L	B738	10:18	10:19	10:19	10:24	ENBR	BGO	10:15	10:16	10:18	BLOCK
TL	VLG6250	505	16L	A320	10:20	10:20	10:21	10:26	LFPO	ORY	10:16	10:18	10:19	LANDED
TL	AZA4PS	309	16L	MD82	10:21	10:21	10:22	10:27	LIBR	BDS	10:18	10:19	10:21	LANDED
TP	AAL236	706	16R	B763	10:24	10:22	10:22	10:27	KJFK	JFK	10:18	10:19	10:21	LANDED
TL	DLH3YJ	509	16L	A321	10:23	10:23	10:24	10:29	EDDF	FRA	10:19	10:21	10:22	LANDED
TL	AZA1782	203	16L	A321	10:24	10:24		10:29	LICJ	PMO	10:20	10:22	10:23	FINAL
TP	AZA1472	334	16L	MD82	10:26	10:26		10:31	LIPZ	VCE	10:22	10:23		FINAL
TP	ISS1465	610	16R	MD82	10:26	10:26		10:31	LIEE	CAG	10:22	10:24		FINAL
TP	AZA1678	311	16L	A319	10:27	10:27		10:32	LIRQ	FLR	10:23	10:25		FINAL
TP	LGL6553	310	16L	DH8D	10:29	10:29		10:34	ELLX	LUX	10:25			FINAL
TP	AZA1386	332	16L	A320	10:29	10:30		10:35	LIMJ	GOA				FINAL
TA	SAS4713	506	16L	B737	10:35			10:40	ENGM	OSL				RADAR
TP	AZA1314	209	16L	MD82	10:31			10:36	LIPE	BLQ				RADAR
TP	BAW548	711	16R	A320	10:34			10:39	EGLL	LHR				RADAR
TP	AZA343	322	16L	A319	10:34			10:39	LFMN	NCE				RADAR
TA	AZA1019	432	16L	MD82	10:36			10:41	LIMC	MPX				RADAR
DR	AZA4CW		16L	A321	10:46			10:51	LIRN	NAP				ACTIVE
TA	AZA575	319	16L	A320	10:39			10:44	LSGG	GVA				ACTIVE