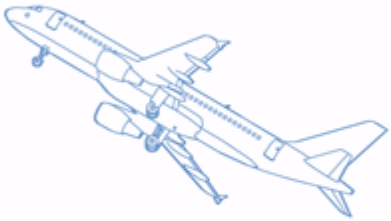
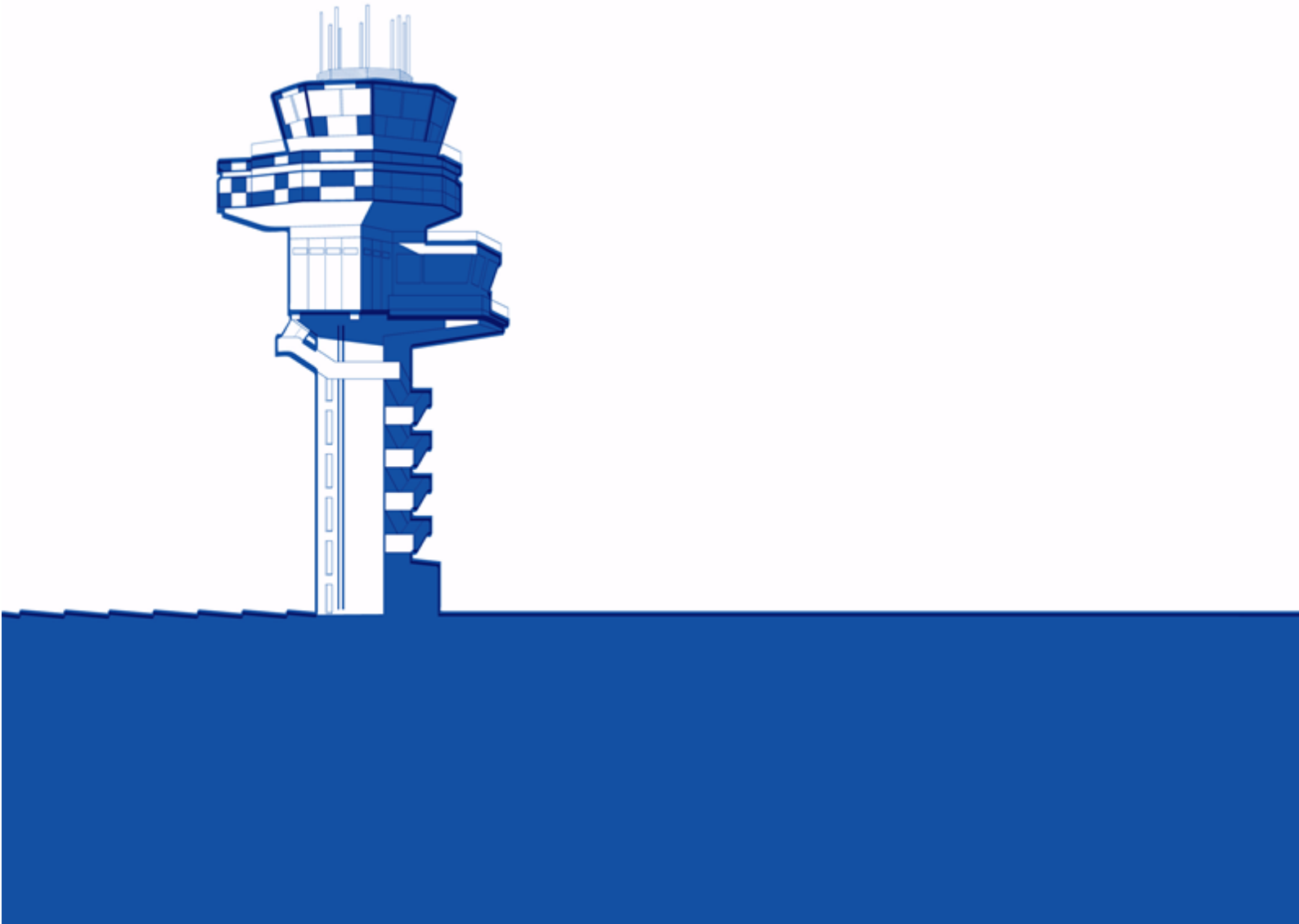


Tipo di documento: Manuale guida in Airside

Titolo del documento: Volume 1

Abilitazione alla guida in Apron revisione 3

Aeroporto Leonardo da Vinci
Roma Fiumicino



Lasciata intenzionalmente in bianco

Indice generale

1 INTRODUZIONE 6

1.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO 7
1.2 PROCESSO SANZIONATORIO 7
(VEDI MANUALE DI AEROPORTO, E-15 DISPOSIZIONI DI SAFETY, VOLUME 2, 2.7) 7
1.3 GLOSSARIO DEI TERMINI 8
1.4 MEZZI IN USO PRESSO LO SCALO 9

2 REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI 12

2.1 REQUISITI OBBLIGATORI PER LA GUIDA IN AIRSIDE 12
2.2 CONSEGUIMENTO DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – ADC "A" 12
2.3 ORE DI FORMAZIONE ED ESAME FINALE 13
2.4 VALIDITA' DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA 13
2.5 SCADENZA E RINNOVO 13
2.6 FORMATORI ADC 14
2.7 ACCESSO SENZA ADC, VISITATORI E PERSONALE IN CASO DI EMERGENZA 14
2.8 ENTI PUBBLICI E DI STATO 15

3 DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI 15

3.1 IMMATRICOLAZIONE STRADALE 18
3.2 POLIZZA ASSICURATIVA RCT 18
3.3 LOCALIZZATORE SATELLITARE 18
3.4 DISPOSITIVI DI ARRESTO FIAMMA 18
3.5 ESTINTORE 18
3.6 LOGO AZIENDALE E NUMERO SOCIALE 18
3.7 PANNELLI CON BANDIERA A SCACCHI 18
3.8 ELEMENTI CATARIFRANGENTI 18
3.9 LUCI OSTACOLO 18
3.10 LAMPEGGIANTE UNECE 18
3.11 SIRENA 18
3.12 REGISTRO OAP-ISE AREA DI MANOVRA 19
3.13 SIGLA NUMERICA 19
3.14 COLORE DELLA CARROZZERIA 19
3.15 LUCE OSTACOLO EASA TYPE C 19
3.16 BARRA LUMINOSA EASA TYPE D 19
3.17 TRASPONDER A-SMGCS 19
3.18 RADIO FREQUENZA TORRE UHF 19
3.19 RADIO PORTATILE FREQUENZA 'GROUND' 19
3.20 TELEFONO CELLULARE 19
3.21 GRID MAP AEROPORTUALE 19
3.22 LOW VISIBILITY PROCEDURE MAP 19

4 REGOLE DEL CONDUCENTE 20

4.1 STRADA PERIMETRALE E SOTTOPASSO 21
4.2 DISTANZE DI SICUREZZA 21
4.3 VEICOLI ALTI O ELEVABILI 22
4.4 VERIFICA DEL MEZZO 22
4.5 SEGNALAZIONE PERDITE DI IDROCARBURI 23
4.6 VEICOLO IN AVARIA O INDECISIONE SULLA PROPRIA POSIZIONE 23
4.7 SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE 23

4.8 PRECEDENZE **24**
4.9 LIMITI DI VELOCITÀ **26**
4.10 DIVIETI GENERALI **26**
4.11 OBBLIGHI GENERALI **27**
4.12 SOSTA E FERMATA **28**

5 VIABILITA' VEICOLARE **29**

5.1 SEGNALETICA ORIZZONTALE **29**
5.1 SEGNALETICA ORIZZONTALE APRON **34**
5.2 APRON E VIE DI RULLAGGIO **34**
5.2.1 Via di rullaggio sul piazzale (apron taxiway) *34*
5.2.2 Via di accesso alle piazzole (aircraft stand taxilanes) *34*
5.3 SEGNALETICA ORIZZONTALE DI PERICOLO **38**
5.4 SEGNALETICA PROVVISORIA CANTIERI **39**
5.5 APRON BORDER LINE **39**
5.6 LA SEGNALETICA VERTICALE SULLO SCALO DI FIUMICINO **41**
5.7 REGOLE DI ATTRAVERSAMENTO DELLE VIE DI RULLAGGIO SUI PIAZZALI **43**
5.8 CIRCOLAZIONE IN BASSA VISIBILITÀ ED IN CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE **43**
5.8.1 Procedure per la bassa visibilità *43*
5.8.2 Forte vento e/o raffiche *44*
5.8.3 Piogge intense *44*
5.8.4 Neve, ghiaccio e grandine *45*
5.9 PRINCIPALI REGOLE DA OSSERVARE IN PIAZZOLA **45**
5.10 SICUREZZA DURANTE LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE **46**

Indice delle tabelle

Tabella 1- Tipi di abilitazione alla guida in Airside ADC 6
Tabella 2- Tipologia dei principali veicoli/mezzi/attrezzature aeroportuali 23
Tabella 3- Airside e limiti di velocità 26
Tabella 4 - Precedenze 29
Tabella 5 - Segnali di pericolo 38
Tabella 6 - Segnaletica in Apron 45

Lasciata intenzionalmente in bianco

1 INTRODUZIONE

Il presente manuale riporta le regole di circolazione in Airside, la cui conoscenza è fondamentale al fine di ottenere l'abilitazione alla guida in Airside (di seguito anche "ADC" ovvero Airside Driving Certificate), ed è rivolto a tutti coloro i quali intendano condurre un'autovettura / mezzo operativo / attrezzatura all'interno dell'area Airside dell'aeroporto di Roma - Fiumicino.

Poiché gli aspetti di tutela della sicurezza operativa (Airside Safety) costituiscono parte integrante delle conoscenze necessarie per operare in Airside, l'operatore che voglia conseguire l'ADC dovrà, obbligatoriamente, effettuare prima il corso Airside Safety e poi il corso di abilitazione alla guida in Airside.

Al fine di superare l'esame di abilitazione alla guida in Airside l'operatore deve apprendere:

ADC tipo A (apron) : **Volume 1_Apron** Abilitazione alla guida in Apron

ADC tipo M (area di manovra): **Volume 2_Area di Manovra**: Abilitazione alla guida in Area di Manovra
Volume 3_Radiotelefonia Comunicazioni radio

ADC di tipo A (Apron)

abilita alla guida**:**

- sui piazzali aeromobili,
- sulla viabilità veicolare in Airside,
- sulla strada perimetrale.

ADC di tipo M (Area di Manovra)

abilita alla guida in Area di Manovra.

1.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La circolazione in Airside è disciplinata da:

- Le disposizioni del Manuale di Aeroporto di Fiumicino;
- Il Codice della Strada (D.L.vo 30 aprile 1992 n.285 e successive modifiche ed integrazioni).

1.2 PROCESSO SANZIONATORIO

(vedi manuale di Aeroporto, E-15 Disposizioni di Safety, Volume 2, 2.7)

Presso lo scalo di Fiumicino è istituito un sistema sanzionatorio accessorio basato sulla decurtazione dei punti dell'ADC:

1) le abilitazioni alla guida, ivi comprese quelle già rilasciate ed in corso di validità, hanno in dotazione **cinque** punti;
2) Per ogni infrazione saranno decurtati 1 o 3 punti
3) all'esaurimento dei punti in dotazione, l'abilitazione verrà revocata; potrà essere nuovamente conseguita, con le stesse modalità previste per il primo rilascio, fatta eccezione per il corso di formazione teorico, che dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non potrà essere erogato da Istruttori qualificati esterni ad ADR.
4) nell'ipotesi in cui una delle violazioni, abbia messo a repentaglio la sicurezza degli aeromobili o sia la causa di un incidente che comporti il ferimento di persone e/o danni gravi ad aeromobili e/o a strutture aeroportuali, ADR revocherà l'abilitazione per un periodo commisurato alla gravità del caso; al termine di tale periodo, l'abilitazione potrà essere nuovamente conseguita con le stesse modalità previste per il primo rilascio. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di Istruttori qualificati, esterni ad ADR.

Sono preposti alla vigilanza e controllo del rispetto di tutte le norme sulla circolazione veicolare in aeroporto i seguenti soggetti:

a. personale ispettivo dell'ENAC – Direzione Aeroportuale Lazio;
b. Polizia di Stato
c. Comando Compagnia Carabinieri
d. Guardia di Finanza
e. Personale ADR-OAP-ISE Sicurezza Operativa

Infine, oltre alla decurtazione dei punti potrà sempre essere applicata dall'ENAC Direzione Aeroporti Lazio, la sanzione amministrativa prevista dall'articolo 1174 del Codice della Navigazione. Sia della decurtazione dei punti sia dell'eventuale sanzione sarà data comunicazione al Datore di Lavoro.

1.3 GLOSSARIO DEI TERMINI

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

Aeroporto (Aerodrome) ogni area definita (inclusi edifici, impianti ed equipaggiamenti) su terra o acqua o su una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata a essere utilizzata totalmente o in parte per l'arrivo, la partenza e gli spostamenti di terra degli aeromobili;

- **ASA (Aircraft Safety Area)** Area di sicurezza degli aeromobili.
- **ESA (Equipment Service Area)** Area di attesa per il servizio dei mezzi di rampa.
- **ERA (Equipment Restriction Area)** Area di accesso limitato per i mezzi di rampa.
- **TWR** Torre di controllo ENAV

Airside area aeroportuale (es. piste, piazzali aeromobili, viabilità, aree di sicurezza) interna ai varchi doganali e/o alle postazioni di controllo di sicurezza.

Aiuti Visivi Luminosi (AVL) (Aeronautical Ground Light AGL) Qualsiasi luce specificamente adibita quale aiuto alla navigazione aerea. Sono escluse le luci poste sugli aeromobili.

Nota: la definizione include le luci e i segnali luminosi aeroportuali di aiuto per il movimento e il controllo degli aeromobili e dei veicoli che operano sull'area di movimento.

Area di Manovra (Manoeuvring Area) La parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al movimento al suolo degli aeromobili, con esclusione dei piazzali (APRONS).

Area di movimento (Movement Area) La parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al movimento al suolo degli aeromobili costituita da Area di Manovra e i piazzali.

Incursioni di pista (Runway Incursions) Qualsiasi evento che si possa verificare su di una superficie aeroportuale che coinvolge la erronea presenza di aeromobile, veicolo o persona nell'aera protetta della superficie destinata per l'atterraggio e per il decollo dell'aereo.

Pericolo Condizione, oggetto o attività che può potenzialmente nuocere alla navigazione aerea o provocare danni a persone e mezzi.

Piazzale (Apron) area predefinita per la sosta degli aeromobili, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico della posta o delle merci, il rifornimento di combustibili, il parcheggio o la manutenzione.

Piazzola per Aeromobile o Piazzola Una specifica area di un piazzale adibita al parcheggio di un aeromobile.

Pista (Runway) Un'area rettangolare definita su un aeroporto predisposta per l'atterraggio e il decollo degli aeromobili.

Rimorchi tutte le attrezzature ed equipaggiamenti (estintori, carrelli, ecc), trainati da veicoli, indipendentemente dal tonnellaggio

Rischio La possibilità che un evento possa accadere e la relativa conseguenza ovvero la possibilità di una perdita o danno, misurate in termine di severità e probabilità.

Via di rullaggio (Taxiway) Un percorso definito destinato al rullaggio degli aeromobili, avente lo scopo di collegare differenti aree dell'aeroporto; esso include:

1. **Via/raccordo di accesso alle piazzole (Aircraft Stand Taxilane)** Parte del piazzale destinata a via di rullaggio ed avente la funzione di fornire accesso unicamente alle piazzole di sosta aeromobili.

2. **Via di rullaggio sul piazzale (Apron Taxiway)** Parte di un sistema di vie di rullaggio situato su un piazzale ed avente la funzione di permettere il rullaggio attraverso il piazzale stesso.
3. **Raccordo/Taxiway di uscita rapida / (Rapid Exit Taxiway)** Via di rullaggio collegata, ad angolo acuto, ad una pista e avente lo scopo di permettere ai velivoli in atterraggio di liberare la pista a velocità maggiore di quella consentita sugli altri taxiway di uscita, minimizzando di conseguenza i tempi di occupazione della pista stessa.

Veicoli tutte le macchine, di qualsiasi specie, circolanti in Airside, con conducente (automezzi e/o attrezzature semoventi a motore comprensivi di tutti i mezzi speciali in uso per le operazioni di assistenza agli aeromobili e rifornimento)

1.4 Mezzi in uso presso lo scalo

I veicoli che operano in Airside hanno caratteristiche particolari e differiscono fra loro a seconda della funzione cui sono asserviti.

In Airside possono circolare:

- **Autoveicoli/mezzi di servizio**
- **Mezzi o attrezzature semoventi di rampa,** mezzi caratteristici che effettuano attività specifiche di assistenza agli aeromobili e che richiedono, oltre al possesso della patente di guida e dell'ADC, una certificazione di abilitazione all'utilizzo del mezzo/attrezzatura rilasciata dal datore di lavoro, sulla base di quanto indicato nel Manuale di Aeroporto
- **Attrezzature trainate**: attrezzature che non possiedono un motore endotermico e per il loro utilizzo devono essere trainati.

Immagine	Denominazione	Descrizione
	Automezzo antincendio	Veicolo di emergenza utilizzato per lo spegnimento incendi in aeroporto. Obbligo di collegamento radio con TWR. Ha la precedenza sugli altri mezzi quando in emergenza con luci blu accese
	Autoambulanza	Veicolo di emergenza utilizzato per il soccorso sanitario. Obbligo di collegamento radio con TWR. Ha la precedenza sugli altri mezzi quando in emergenza con luci blu accese

	Autocisterna per il rifornimento di carburante	Veicolo utilizzato per il rifornimento di carburante degli aeromobili. Ha la precedenza su tutti i mezzi aeroportuali (ad eccezione dei veicoli in emergenza) e non è dotato di apparato di comunicazione con TWR
	Fuel Hydrant Dispencer	Mezzi adibiti al rifornimento di carburante sulle piazzole dotate di pit carburante.
	Automezzo di sevizio ENAC	Veicolo dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, dotata di radio per il contatto con la TWR, ha la precedenza sugli altri mezzi (esclusi quelli di soccorso ed emergenza) quando opera con i lampeggianti gialli accesi
	Bus interpista passeggeri	Veicolo per il trasporto dei passeggeri. Ha la precedenza sugli altri mezzi quando pieno di passeggeri. Non è dotato di apparato radio per la comunicazione con TWR.
	Automezzo di servizio ADR	Veicolo ADR, non dotato di apparato radio per contatto con TWR.
	Automezzo di servizio Sicurezza Operativa ADR	Veicolo dell'ente Sicurezza Operativa ADR, dotata di radio per il contatto con la TWR, ha la precedenza sugli altri mezzi (esclusi quelli di soccorso ed emergenza) quando opera con i lampeggianti gialli accesi

	Trattore	Mezzo utilizzato per il traino carrelli bagagli ed altro materiale rotabile. Non ha contatto con TWR
	Nastro Bagaglio	Mezzo utilizzato per il carico/scarico bagagli dalle stive degli aeromobili. Non ha contatto con TWR
	Push back	Mezzo utilizzato per il traino/spinta degli aeromobili. Non ha contatto con TWR
	Scala Passeggeri	Mezzo utilizzato per l'imbarco/sbarco dei passeggeri dagli aeromobili in assenza di pontile di imbarco o pontile di imbarco non funzionante. Non ha contatto con TWR

***Tabella 1**- Tipologia dei principali veicoli/mezzi/attrezzature aeroportuali*

2 REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI

2.1 REQUISITI OBBLIGATORI PER LA GUIDA IN AIRSIDE

Chiunque debba condurre un'autovettura / mezzo operativo / attrezzatura all'interno dell'area Airside dell'aeroporto di Roma – Fiumicino deve essere in possesso di abilitazione alla guida in Airside (Airside Driving Certificate - ADC), del tipo **A** o del tipo **M** a seconda dell'area aeroportuale nella quale deve circolare.

Chi non sia in possesso di ADC, per poter condurre un'autovettura / mezzo operativo / attrezzatura all'interno dell'area Airside dell'aeroporto di Roma – Fiumicino deve essere scortato da personale in possesso dell'abilitazione (tale personale con abilitazione può trovarsi a fianco del conducente o sul proprio mezzo che precede il mezzo scortato).

2.2 CONSEGUIMENTO DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – ADC "A" (vedi E-15 Disposizioni di Safety, Volume 2, 2.5)

Per il rilascio dell'ADC è necessario:

- il possesso di idonea patente di guida in regolare corso di validità di categoria adeguata alla tipologia di veicolo da condurre, secondo quanto previsto dal vigente Codice della Strada o comunque riconducibile alle tipologie in esso riportate (es. Mezzi interpista riconducibili ad autobus con patente D, ambulift/mezzi catering riconducibili ad autocarri con patente C). Per i veicoli non riconducibili al Codice della Strada (trattori, loader, transporter, scale), è richiesta almeno la patente di tipo B. E' responsabilità di chi conduce il mezzo e della società di appartenenza verificare l'idonea categoria della patente di guida civile.
- il possesso del permesso di accesso aeroportuale che autorizzi l'accesso in Airside (banda verde, rossa);
- aver effettuato un periodo di formazione teorica e addestramento pratico in area Airside, a cura e responsabilità della società o ente di appartenenza e comprovato da dichiarazione di questi ultimi;
- aver superato un esame di verifica che deve essere effettuato presso ADR-Tesseramento sulla base del materiale didattico fornito da ADR (il presente volume).

Il titolare dell'ADC dovrà sempre portare quest'ultima con sé insieme alla patente di guida, in corso di validità, ed esibirla agli organi competenti, qualora richiesto, quando si troverà alla guida di un veicolo in area Airside.

L'abilitazione è personale, non cedibile e non sostituisce la patente di guida, che resta l'unico documento valido, ai fini della individuazione delle capacità tecniche/fisiche/psicologiche del guidatore e delle categorie di veicoli autorizzati a condurre.
Il titolare di ADC è tenuto a notificare immediatamente ad ADR l'eventuale rinnovo, scadenza o ritiro della patente di guida.

2.3 ORE DI FORMAZIONE ED ESAME FINALE

Chiunque debba ottenere l'abilitazione alla guida di tipo A, dovrà:

a. svolgere un periodo di formazione teorica della durata di 4 ore sul contenuto del presente documento secondo le modalità indicate nel Manuale di Aeroporto di Fiumicino.
b. Svolgere almeno 4 ore di addestramento pratico (conducendo un mezzo nelle aree aeroportuali) con un operatore che abbia almeno 1 anno di esperienza di guida.
c. superare una prova teorica, sulla base del presente Manuale, pubblicato sul sito www.adr.it. all'indirizzo https://www.adr.it/bsn-training-patenti. La prova teorica consiste nella risoluzione di un questionario composto da 20 quesiti a risposta multipla e si intende superata se il candidato risponde esattamente ad almeno 18 quesiti nei venticinque minuti di tempo a disposizione per l'esame

2.4 VALIDITA' DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA

L'abilitazione alla guida in Apron ha una validità di cinque anni, ma è comunque subordinata alla validità della patente di guida (se quest'ultima è scaduta la validità dell'abilitazione alla guida decade).

Nel caso di interruzione del rapporto di lavoro superiore a 6 mesi, è responsabilità del Datore di lavoro garantire il recurrent training sugli argomenti dell'ADC.

Se il periodo di interruzione del rapporto di lavoro supera i 12 mesi, dovrà essere ripetuto il normale iter per il rilascio di una nuova abilitazione alla guida in Airside, incluso l'esame.

E' responsabilità della società di appartenenza verificare e certificare la durata dell'interruzione del rapporto di lavoro e, se necessario, provvedere ad eventuali recurrent training o alla ripetizione del normale iter di rilascio.

2.5 Scadenza e rinnovo

Per ottenere il rinnovo dell'abilitazione alla guida in Airside, la società richiedente dovrà:

a. consegnare una copia fronte/retro della patente di guida in corso di validità del titolare;
b. certificare, con le modalità indicate da ADR, l'effettuazione di un addestramento teorico con le stesse modalità del primo rilascio (4 ore in aula con istruttori ADR o qualificati da ADR) sulla base del presente manuale (disponibile sul sito www.adr.it)
c. certificare, con le modalità indicate da ADR, l'effettivo utilizzo di mezzi all'interno delle aree aeroportuali nel periodo di validità della patente; in alternativa, qualora sia trascorso un

periodo superiore a 180 gg durante il quale il titolare non abbia condotto mezzi in airside, l'effettuazione di addestramento pratico come per il primo rilascio.

d. superare l'esame teorico con le stesse modalità per il primo rilascio;

2.6 FORMATORI ADC

Vedi manuale di Aeroporto: DISPOSIZIONI DI SAFETY VOLUME 2 – Circolazione in Airside
Vedi Manuale di Aeroporto: PARTE B 3.2.2 Qualificazione Formatori Esterni

La formazione per l'ottenimento delle ADC di tipo A è distinta in formazione teorica e addestramento pratico.

La formazione teorica deve essere effettuata da formatori appartenenti al Training management di ADR o qualificati da ADR come riportato nel manuale di Aeroporto.

L'addestramento pratico consiste nel far condurre un mezzo nelle aree per le quali si intende conseguire l'ADC.

L'addestramento pratico alla guida dovrà essere effettuato da personale che deve avere almeno 1 anno di esperienza di guida per l'ADC di tipo A.

2.7 ACCESSO SENZA ADC, VISITATORI E PERSONALE IN CASO DI EMERGENZA

In deroga a quanto stabilito nei paragrafi precedenti, tutti coloro i quali, esclusivamente per motivi connessi all'espletamento della propria attività, abbiano la necessità di guidare mezzi e/o attrezzature semoventi a motore all'interno dell'area Airside dell'aeroporto Leonardo Da Vinci di Fiumicino e non siano in possesso di ADC, dovranno essere scortati da personale in possesso dell'abilitazione (tale personale con abilitazione potrà trovarsi a fianco del conducente o sul proprio mezzo che precede il mezzo scortato).

In Area di Manovra, il mezzo che segue la scorta dovrà mantenersi in contatto visivo con il conducente scortante e garantire la possibilità di contattare telefonicamente lo scortante.

Coloro per i quali viene richiesto un permesso di accesso aeroportuale "Visitatore", come definito dalla "Procedura per il rilascio dei Permessi di Accesso Aeroportuali", potranno condurre veicoli con a fianco personale abilitato da almeno un anno, ovvero, al seguito di un mezzo della Sicurezza Operativa ADR.

Non è richiesto il possesso dell'abilitazione alla guida in Airside per il personale esterno di supporto che dovrà accedere nell'area operativa in caso di attivazione di un qualsivoglia stato di emergenza; detto personale, per accedere nell'area piazzali aeromobili dovrà comunque essere sempre scortato dagli Enti di Stato o da personale della Sicurezza Operativa ADR, mentre per l'accesso in Area di Manovra, dovrà essere esclusivamente scortato dal personale della Sicurezza Operativa ADR

Non è richiesto il possesso dell'abilitazione alla guida in Airside per il personale esterno di supporto che dovrà accedere nell'area operativa in caso di attivazione di un qualsivoglia stato di

emergenza; detto personale, per accedere nell'area piazzali aeromobili dovrà comunque essere sempre scortato dagli Enti di Stato o da personale della Sicurezza Operativa ADR, mentre per l'accesso in Area di Manovra, dovrà essere esclusivamente scortato dal personale della Sicurezza Operativa ADR. Per personale esterno di supporto si intendono veicoli di soccorso, forze dell'ordine e coloro che sono direttamente coinvolti nella gestione della condizione di emergenza.

2.8 ENTI PUBBLICI E DI STATO

In adeguamento a quanto prescritto dalla regolamentazione in materia di mantenimento dei requisiti di Safety sullo Scalo, ai soggetti pubblici si applicano le stesse regole esposte nella presente sessione. Il rilascio dell'ADC, sarà, in deroga a quanto sancito negli articoli precedenti, a titolo non oneroso e avverrà tramite la competente struttura di ADR.

3 DOTAZIONE ED EQUIPAGGIAMENTI DEI VEICOLI

(vedi Disposizioni di Safety: Volume 2, paragrafo 2.3)

Affinché un veicolo possa circolare in Airside è necessario che sia in possesso di un **permesso di circolazione in airside** che attesti la presenza delle dotazioni riportate nel manuale di Aeroporto: Disposizioni di Safety Volume 2 – Circolazione in Airside, di cui di seguito si riporta un estratto.

I veicoli/rimorchi privi delle dotazioni non sono autorizzati ad accedere e circolare in Airside, a meno che non siano scortati e preceduti da un mezzo conforme alle dotazioni richieste.

REQUISITO →	Permesso di circolazione Airside	Immatricolazione stradale	Polizza assicurativa RCT	Localizzatore Satellitare	Dispositivi di arresto fiamma	Estintore	Logo Aziendale e numero sociale	Pannelli con bandiera a scacchi	Elementi catarifrangenti	N. 1 Lue Ostacolo	N. 2 Luci Ostacolo	N. 4 Luci Ostacolo	Lampeggiante UNECE	Sirena	Registro OAP-ISE Area di manovra	Sigla numerica	Colore della carrozzeria	N. 1 Luce ostacolo EASA Type C	Barra luminosa EASA Type D	Transponder A-SMGCS	Radio frequenza Torre UHF	Radio portatile Frequenza Ground	Telefono cellulare	Grid Map Aeroportuale	Low Visibility Procedure Map
Mezzo /attrezzatura	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
AmbuLift	X		X	X	X	X	X	X				X													
Autobotte acqua potabile	X		X	X	X	X	X	X				X													
Autobotte WC	X		X	X	X	X	X	X				X													
Autocarro	X	X	X	X	X		X	X		X 1	X 1	X 1													
Autocisterna carburante	X	X	X	X	X	X	X	X		X 1	X 1	X 1													
Autogru	X	X	X	X	X		X	X		X 1	X 1	X 1													
Autospurgo	X	X	X	X	X		X	X				X													
Autovettura	X	X	X	X	X		X	X		X															
Bus crew	X	X	X	X	X	X	X	X		X 1		X 1													
Bus passeggeri	X	X	X	X	X	X	X	X				X													
Bus PRM	X	X	X	X	X	X	X	X		X 1		X 1													
Carrello porta- bagagli	X		X				X		X																
Carrello porta-container	X		X				X		X																
Carrello porta-pallet	X		X				X		X																
Condizionatore semovente (ACU)	X		X	X	X	X	X	X				X													
Condizionatore trainato (ACU)	X		X		X	X	X	X				X													
Deicer	X	X	X	X	X		X	X				X						X							
Dispenser carburante	X		X	X	X	X	X	X				X													
Forklift diesel	X		X	X	X		X	X		X															
Forklift elettrico	X		X	X			X	X		X															
Generatore semovente (ASU e GPU)	X		X	X	X	X	X	X				X													

REQUISITO →	Permesso di circolazione Airside	Immatricolazione stradale	Polizza assicurativa RCT	Localizzatore Satellitare	Dispositivi di arresto fiamma	Estintore	Logo Aziendale e numero sociale	Pannelli con bandiera a scacchi	Elementi catarifrangenti	N. 1 Lue Ostacolo	N. 2 Luci Ostacolo	N. 4 Luci Ostacolo	Lampeggiante UNECE	Sirena	Registro OAP-ISE Area di manovra	Sigla numerica	Colore della carrozzeria	N. 1 Luce ostacolo EASA Type C	Barra luminosa EASA Type D	Transponder A-SMGCS	Radio frequenza Torre UHF	Radio portatile Frequenza Ground	Telefono cellulare	Grid Map Aeroportuale	Low Visibility Procedure Map
Generatore trainato (ASU e GPU)	X		X		X	X	X	X				X													
Loader cargo	X		X		X	X	X	X		X															
Loader catering	X	X	X	X	X	X	X	X				X													
Macchina spazzatrice	X	X	X	X	X	X	X	X				X						X							
Nastro bagagli semovente	X		X	X	X	X	X	X			X														
Nastro bagagli trainato	X		X		X	X	X	X																	
Piattaforma elevabile semovente	X		X	X	X		X	X				X													
Scala semovente	X		X	X	X	X	X	X			X														
Scala trainata	X		X		X	X	X	X																	
Transporter	X		X		X	X	X	X		X															
Rimorchi	X	X	X				X	X	X																
Transporter-Loader	X		X	X	X	X	X	X		X															
Trattore elettrico	X		X	X		X	X	X		X															
Trattore diesel	X		X	X	X	X	X	X		X															
Trattore pushback con barra	X		X	X	X	X	X	X			X 1	X 1													
Trattore pushback senza barra	X		X	X	X	X	X	X		X															
Veicolo AdR-ISE FOLLOW ME	X	X	X	X	X	X	X	X		X					X				X	X	X	X	X	X	X
Veicolo sfalcio	X	X	X	X	X		X	X		X					X			X		X			X	X	
Veicolo AdR-MOA	X	X	X	X	X		X	X		X					X			X		X	X	X	X	X	X
Veicolo AdR-PAV	X	X	X	X	X		X	X		X					X			X		X	X	X	X	X	X
Veicolo AdR-PSO	X	X	X	X	X		X	X		X			X	X							X	X	X	X	
Veicolo Sgombero neve	X	X	X	X	X		X	X			X							X							
Veicolo AdR-SMN	X	X	X	X	X		X	X		X					X		X	X		X	X	X	X	X	X
Veicolo ENAC-DA	X	X	X	X	X		X	X		X					X		X	X		X	X	X	X	X	X
Veicolo ENAV-TECHNOSKY	X	X	X	X	X		X	X		X					X		X	X		X	X	X	X	X	X

3.1 Immatricolazione stradale

I veicoli/rimorchi autorizzati a circolare anche in landside devono, essere omologati, secondo quanto disciplinato dal Codice della Strada.

3.2 Polizza assicurativa RCT

Veicoli autorizzati all'ingresso e alla circolazione in Airside devono essere dotati di opportuna polizza assicurativa, in corso di validità, che copra i danni alle persone, agli aeromobili, ai mezzi ed alle infrastrutture aeroportuali.

3.3 Localizzatore satellitare

I veicoli azionati da un motore devono essere dotati di un dispositivo di localizzazione satellitare. I dispositivi dovranno essere implementati all'esito della fase di sperimentazione affidata ad ADR.

3.4 Dispositivi di arresto fiamma

veicoli, indicati in tabella, devono essere dotati di un dispositivo parafiamma posto sul terminale dell'impianto di scarico dei gas combusti, ovvero di un dispositivo interno di arresto fiamma. Sono esentati i veicoli dotati di marmitta catalitica, ovvero di dispositivo equivalente (FAP).

3.5 Estintore

I veicoli riportati in tabella e operanti all'interno dell'ASA (Aircraft Safety Area), devono essere dotati di almeno n. 1 estintore.

3.6 Logo aziendale e numero sociale

I veicoli indicati in tabella devono essere dotati di:
- logo della Società, dell'Ente o dell'Amministrazione di appartenenza;
- numero sociale attribuito al mezzo;
- il logo ed il numero societario devono essere posto sulle fiancate del mezzo.

3.7 Pannelli con bandiera a scacchi

I veicoli indicati in tabella devono essere dotati di pannelli raffiguranti una bandiera a scacchi di colore rosso e bianco posta sulle fiancate. I pannelli devono essere realizzati con materiale catarifrangente

3.8 Elementi catarifrangenti

I veicoli indicati in tabella devono essere dotati di dispositivi catarifrangenti posti su entrambi i lati della carrozzeria, in posizione sempre visibile dagli altri mezzi e dagli aeromobili. Gli elementi catarifrangenti devono essere di colore rosso, giallo o bianco.

3.9 Luci ostacolo

Veicoli secondo le indicazioni della tabella devono essere dotati di una o più luci ostacolo, di colore rosso, fisse che devono sviluppare una intensità luminosa non inferiore a 10 candele (cd) e deve avere una copertura azimutale di 360° (gradi).

3.10 Lampeggiante UNECE

I veicoli riportati in tabella devono essere dotati di lampeggiante conforme alle norme UNECE, in applicazione all'articolo 177 del Codice della Strada.

3.11 Sirena

I veicoli riportati in tabella devono essere dotati di sirena in applicazione all'articolo 177 del Codice della Strada.

3.12 Registro OAP-ISE Area di manovra

I veicoli muniti del permesso per accedere in Area di Manovra, devono essere iscritti al registro dei mezzi autorizzati ad accedere in Area di Manovra, gestito da ADR/ISE e trasmesso ad ENAV-TWR

3.13 Sigla numerica

I veicoli muniti del permesso per accedere in Area di Manovra devono essere dotati di iscrizione riportante il codice numerico assegnato da ADR/ISE. Il codice numerico, deve essere apposto almeno sulle fiancate

3.14 Colore della carrozzeria

Requisito non ancora cogente

3.15 Luce ostacolo EASA type C

I veicoli indicati in tabella devono essere dotati di n. 1 luce ostacolo EASA Type C. La luce deve essere posta sulla sommità del mezzo, nella parte più visibile e deve rimanere sempre accesa durante la circolazione in area di manovra.

3.16 Barra luminosa EASA type D

I veicoli indicati in tabella devono essere dotati di una barra luminosa EASA Type D. La barra deve essere posta sulla sommità del mezzo, nella parte più visibile e deve rimanere sempre accesa durante la circolazione in area di manovra.

3.17 Trasponder A-SMGCS

I veicoli indicati in tabella devono essere dotati di n. 1 transponder veicolare con protocollo ADS-B System e frequenza di funzionamento di 1090 MHz.

3.18 Radio frequenza Torre UHF

I veicoli indicati in tabella devono essere dotati di n. 1 radio sintonizzabile sulla frequenza Torre UHF 445.775 MHz. La radio deve essere funzionante.

3.19 Radio portatile frequenza 'ground'

I veicoli indicati in tabella devono essere dotati di n. 1 radio portatile sintonizzabile sulla frequenza GROUND di Torre. La radio deve essere funzionante.

3.20 Telefono cellulare

I veicoli riportati in tabella devono essere dotati di n. 1 telefono cellulare da utilizzare in caso di avaria degli apparati radio.

3.21 Grid Map aeroportuale

I veicoli indicati in tabella devono essere dotati di n. 1 Grid Map aeroportuale in formato A3 realizzata con materiale plastificato resistente all'acqua. La planimetria da utilizzare è allegata alla parte C del Manuale dell'Aeroporto

3.22 Low Visibility Procedure Map

I veicoli, indicati in tabella devono essere dotati di n. 1 Low Visibility Procedure Map in formato A3, pubblicata in AIP AD-2-LIRF 2-7. La mappa deve essere realizzata con materiale plastificato resistente all'acqua.

4 REGOLE DEL CONDUCENTE

Laddove non diversamente specificato, presso l'Airside valgono i requisiti del Codice della Strada. Si ricorda, pertanto, che la responsabilità della condotta del veicolo è in capo al conducente.

In Airside è vietata La circolazione con ciclomotori, motocicli, e biciclette.

È vietato circolare con le portiere aperte.

I conducenti hanno l'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza in qualsiasi situazione di marcia, fatto salvo i casi in cui il mezzo non ne sia dotato per le funzioni di omologazione.

È vietato transitare tra una vettura del follow-me e il trattore adibito alla manovra di push/traino dell'aeromobile.

È vietato procedere alla guida con gli abbaglianti accesi fatta esclusione delle operazioni che lo rendano necessario come ispezione sulle piste di volo e sulle aree a verde, in condizioni di scarsa illuminazione, sempre che non possano essere causa di abbagliamento per altri veicoli/aeromobili.

E' fatto obbligo ai veicoli circolanti nelle aree di movimento di tenere le luci accese durante le ore notturne e durante il giorno, in condizioni di scarsa visibilità: nebbia, neve, pioggia forte, crepuscolo, ecc..

I conducenti devono utilizzare i veicoli in maniera tale da non porre intralcio alla circolazione ed all'operatività aeroportuale nel suo complesso, e nel pieno rispetto di tutte le procedure, emanate da ADR, dalla Direzione Aeroportuale Lazio e da ogni altra competente autorità.

Vige il divieto di accesso alle aree di smistamento bagagli a tutti i mezzi a motore e ai veicoli non autorizzati; gli unici mezzi autorizzati ad accedere sono i trattori e i carrelli bagagli dagli stessi trainati.

E' vietato mettersi alla guida di un veicolo in stato di ebrezza, sotto l'effetto di stupefacenti o in cattive condizioni fisiche.

I conducenti abilitati in Airside hanno titolo di utilizzare e condurre i soli mezzi e materiale rotabile di proprietà delle società di appartenenza, risultante dal permesso di accesso aeroportuale, e secondo le disposizioni e procedure impartite dalla società stessa, fatti salvi eventuali accordi tra società, esclusivamente a carattere temporaneo, che devono però essere formalizzati e comunicati preventivamente alla Direzione Aeroportuale Lazio, agli Enti di Stato e ad ADR. E' pertanto vietato l'uso promiscuo del materiale rotabile.

I Passeggeri possono essere trasportati solo con veicoli adibiti a tale scopo, salvo ipotesi eccezionali di trasporto effettuato dal personale delle società di assistenza passeggeri, con autovetture allo stesso assegnate nei casi di:

- imbarco ultimo passeggero;
- trasporto minore non accompagnato;
- trasporto di membro dell'equipaggio necessario per l'inizio delle operazioni di partenza.

E' consentito il trasporto del passeggero alla postazione di controllo del bagaglio da stiva, ai fini esclusivi dell'effettuazione dell'apertura del relativo bagaglio sottoposto a controllo, al solo personale di ADR Security, ovvero al personale di società cui quest'ultima abbia appaltato il medesimo servizio.

È obbligo del conducente non lasciare i veicoli in zone di divieto di sosta. I veicoli devono essere lasciati nelle zone contraddistinte da apposita segnaletica orizzontale, I veicoli lasciati in zone di divieto di sosta, saranno rimossi secondo le procedure previste nel presente documento nel capitolo specifico.

4.1 Strada perimetrale e sottopasso

La Strada Perimetrale è la strada situata in Airside e adiacente la recinzione esterna, destinata alla circolazione dei mezzi di servizio il cui conducente è dotato di abilitazione alla guida in Apron ADC di tipo A. La strada perimetrale permette di accostare tutte le piste di volo senza interferire con l'Area di Manovra. La circolazione sulla strada è consentita solo per motivi di servizio

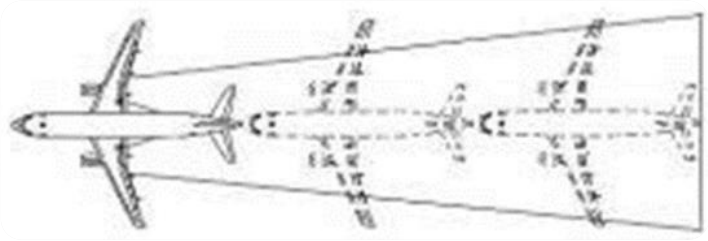
Il sottopasso che collega la zona nord a quella sud passando sotto la pista di volo viene utilizzato solo per motivi di servizio.

Figura 11 - Strada perimetrale e sottopasso

4.2 Distanze di sicurezza

È obbligatorio rispettare le distanze di sicurezza tra i veicoli.

A seguito del passaggio di un aeromobile (dietro A/M) è possibile attraversare una taxiway/taxilanes mantenendosi ad una distanza di sicurezza dall'aeromobile pari ad almeno 150 metri o al doppio della lunghezza dell'aeromobile, quale delle due è maggiore.



Con un aeromobile in avvicinamento (davanti A/M) è possibile attraversare una taxiway/taxilane mantenendo una distanza dall'aeromobile superiore a 100 metri.

4.3 Veicoli alti o elevabili

È vietato circolare con veicoli in posizione elevata (nastro bagagli, scala passeggeri, elevatore disabili, cargo loader, ecc.). Il veicolo va alzato all'interno della piazzola per la sola manovra di avvicinamento all'aeromobile e va abbassato alla fine delle operazioni di assistenza.

È vietato il passaggio sotto ai pontili di imbarco e ai sottopassi con veicoli di altezza superiore a quella indicata da apposita segnaletica. Qualora la segnaletica non sia presente in quanto divelta, e/o in caso di dubbio, fermarsi e non passare al di sotto del pontile/sottopasso.

Il conducente ha l'obbligo di osservare la segnaletica stradale realizzata conformemente ai modelli previsti nel Codice della Strada, nonché quella specificamente destinata a disciplinare la circolazione veicolare in funzione di quella degli aeromobili, prescritta dalla l normativa europea Regolamento UE 139/14, quella nazionale (circolare ENAC APT 24) e riportata nei manuali di formazione ADR.

In caso di divieti di transito per altezza massima superiore è necessario percorrere la una viabilità alternativa, i soli mezzi di altezza superiore a quella dei pontili/sottopassi sono autorizzati ad accedere alle piazzole dal punto più prossimo alle medesime senza seguire la viabilità.

4.4 Verifica del mezzo

Come stabilito dal Codice della Strada, **si ricorda che la responsabilità della condotta del veicolo è del conducente.**

Il conducente prima di mettersi alla guida del veicolo ha la responsabilità di verificare che sia qualificato per l'utilizzo del mezzo, ne conosca quindi il corretto funzionamento, e che il veicolo stesso sia idoneo alle operazioni che si vadano ad effettuare.

Il conducente, prima di mettersi alla guida di un veicolo, ha l'obbligo di verificare l'efficienza del veicolo e del suo rimorchio, a livello generale e quindi controllare:

- I freni e gli altri sistemi di arresto;
- le ruote/pneumatici;
- luci anteriori, posteriori e d'ingombro;
- il parabrezza, i finestrini e il/i tergicristallo/i;
- gli specchietti retrovisori;
- la presenza di carburante sufficiente;
- l'eventuale presenza di perdite di liquidi sotto il veicolo;
- l'efficienza dei dispositivi di bloccaggio dei carichi ove presenti;
- la presenza e la validità del permesso di accesso in Airside.

Qualunque avaria al mezzo va prontamente segnalata dal conducente alla società di appartenenza, al fine di attivare il processo di riparazione. In caso di malfunzionamento che ne impedisca il movimento, è obbligatorio segnalare l'accaduto al proprio responsabile e al CEA ADR, al numero **06 65953022,** ed attivarsi per una rimozione in sicurezza.

4.5 Segnalazione perdite di idrocarburi

Il conducente ha l'obbligo di accertare che il veicolo e il proprio non generi FOD (parti e/o Materiali che rilasciati su veicolari/taxiway, potrebbero danneggiare altri mezzi/Aeromobili) e che non presenti perdite di idrocarburi. è obbligatorio segnalare immediatamente ogni perdita di idrocarburi dal proprio mezzo, anche se di piccole entità, al CEA ADR, al numero 06 6595**3022**.

4.6 Veicolo in avaria o indecisione sulla propria posizione

In Apron, qualunque avaria al mezzo va prontamente segnalata dal conducente alla Società di appartenenza, al fine di attivare il processo di riparazione. In caso di malfunzionamento che ne impedisca il movimento, è obbligatorio segnalare l'accaduto al proprio Responsabile e al CEA-ADR ed attivarsi per una rimozione in sicurezza.

4.7 Segnaletica orizzontale e verticale

Tutti i veicoli devono trasferirsi da un punto all'altro dei piazzali seguendo esclusivamente la viabilità veicolare all'uopo predisposta e munita dell'apposita segnaletica orizzontale e, ove presente, di quella verticale. È vietato, pertanto, attraversare i piazzali aeromobili alla guida del proprio veicolo.

Il mancato rispetto delle indicazioni della segnaletica orizzontale e verticale è una grave violazione delle regole di circolazione in Airside che può causare danni ingenti e provocare vittime. Il conducente è tenuto, pertanto, ad osservare i comportamenti indicati dalla segnaletica stradale o nelle relative norme del presente documento e/o del Codice della Strada.

E' severamente vietato percorrere le vie di rullaggio al pari di un aeromobile fatta eccezione per:

- i veicoli operativi di ADR;
- i veicoli della manutenzione di ADR;
- i veicoli ENAC.

che sono in condizioni di intervento, con luce lampeggiante gialla accesa.

Prima di attraversare una via di rullaggio sull'Apron all'intersezione con la viabilità veicolare è obbligatorio fermarsi sempre allo stop aeronautico segnalato con apposite indicazioni verticali e/o orizzontali e accertarsi, guardando a destra e a sinistra, che la stessa via di accesso alle piazzole non sia impegnata da alcun aeromobile in rullaggio, da veicoli, o da altri ostacoli.

4.8 Precedenze

Il conducente deve dare la precedenza secondo la priorità indicata dalla tabella che segue:

PRIORITÀ	LE PRECEDENZE
1	- Aeromobili in rullaggio o in procinto di rullare (luci anticollisione accese). - Follow-me con aeromobile al seguito. - Aeromobili in pushback o trainati (i veicoli che effettuano operazioni di pushback e/o towing dovranno dare la precedenza al follow-me con aeromobile al seguito, a meno che diversamente coordinato con lo stesso e/o con la TWR).
2	- Veicoli di emergenza (con luce lampeggiante blu e sirena accesa).
3	- Automezzo ADR (con luce lampeggiante gialla accesa).
4	- Mezzi neve durante le attività di sgombro neve/sghiacciamento infrastrutture)

Un aeromobile con le luci anticollisione accese è sempre da considerare in manovra, anche quando è fermo sulla piazzola di sosta assegnata. Un aereo è considerato "a terra" solo quando è fermo al parcheggio con le luci anticollisione spente e i tacchi posizionati; fino ad allora è da considerarsi come "in volo"

Qualora fosse assente la segnaletica del Codice della strada Il conducente, ove possibile, deve dare la precedenza secondo la priorità ai mezzi indicati dalla tabella che segue:

TIPO DI MEZZO
A. Mezzi di rifornimento aeromobili[1]
B. Autobus e ambulift con passeggeri a bordo[2]
C. Attrezzatture per la movimentazione dei bagagli, posta e merci[3]

[1] Mezzo pesante per traporto carburante, ampi spazi di frenata (sicurezza della circolazione).
[2] Presenza di passeggeri a bordo (qualità del servizio e sicurezza dei passeggeri).
[3] Puntualità nella consegna di bagagli (qualità del servizio e incolumità bagagli)

Il conducente che uscendo dalle piazzole di sosta si immette sulla viabilità veicolare deve dare la precedenza ai veicoli circolanti su quest'ultima.

I conducenti di altri mezzi legittimati ad intervenire per necessità derivanti da stati di emergenza o di incidente aereo, secondo quanto stabilito dal Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA), oppure autorizzati dalla Direzione Aeroportuale Lazio, potranno derogare all'osservanza delle norme indicate relativamente al rispetto del limite di velocità e della segnaletica, ma mai all'obbligo di dare precedenza agli aeromobili.

[1] Mezzo pesante per traporto carburante, ampi spazi di frenata (sicurezza della circolazione).
[2] Presenza di passeggeri a bordo (qualità del servizio e sicurezza dei passeggeri).
[3] Puntualità nella consegna di bagagli (qualità del servizio e incolumità bagagli)

4.9 LIMITI DI VELOCITÀ

In Airside valgono i seguenti limiti di velocità:

Area	Limite di velocità
All'interno delle aree smistamento bagagli	**5** Km/h
All'interno delle aree stoccaggio ULD	**5** Km/h
Viabilità veicolare	**30** km/h o inferiore, ove previsto.
Strada perimetrale	**30** Km/h
Piazzale/Apron	**30** km/h, in apron, al di fuori degli stand. **A passo d'uomo**, all'interno dell'ERA/ASA
Aree di cantiere in Airside	**10** km/h in prossimità dei cantieri

Tabella 2- Airside e limiti di velocità

l percorsi tra i varchi e le piazzole di parcheggio aeromobili, e viceversa, devono essere sempre i più brevi, nel rispetto dei limiti di velocità sopra indicati ed i movimenti intorno agli aeromobili parcheggiati devono avvenire con la necessaria cautela, nel rispetto dei limiti di velocità prescritti.

La velocità, fermi restando i limiti, non dovrà mai essere superiore a quanto ritenuto ragionevole e prudente, in rapporto alle condizioni di traffico e meteorologiche esistenti in quel momento. Nessuna esigenza di carattere operativo può legittimare il superamento dei limiti di velocità indicati.

Velocità inferiori, da mantenere su particolari percorsi, possono essere prescritte tramite apposita segnaletica.

4.10 DIVIETI GENERALI

- divieto di guidare in stato di ebbrezza, sotto l'effetto di stupefacenti o in cattive condizioni fisiche
- È vietato transitare con carichi sporgenti che non siano appositamente ancorati al mezzo e ivi segnalati. I bagagli e le merci sui carrelli devono essere, pertanto, caricati in modo da non rappresentare pericolo per il traffico veicolare. Prima di muoversi, l'operatore deve quindi accertarsi che il carico sia solidamente sistemato sui carrelli e che questi siano saldamente collegati tra di loro e le reti/teli abbassati; divieto di usare mezzi per i quali non si è stati abilitati all'uso
- E' vietato l'utilizzo della plastica e nastri adesivi, per bloccare il carico bordo dei carrelli bagagli/merci.
- divieto di superare la portata massima di carico stabilita dal mezzo che si guida. Circa la portata massima è obbligatorio attenersi a quanto previsto da manuale IATA.

- divieto di trainare più di
  - n°5 carrelli standard;
  - n°4 carrelli dolly/ULD;
  - n°3 carrelli dolly/pallet.
- E' vietato trainare più di n.3 carrelli all'interno della infrastruttura per la gestione dei bagagli (BHS).
- divieto di accesso alle aree di smistamento bagagli a tutti i mezzi a motore e ai veicoli non autorizzati; gli unici mezzi autorizzati ad accedere sono i trattori e i carrelli bagagli dagli stessi trainati
- divieto di lasciare il proprio mezzo incustodito presso una piazzola aeromobile (La sosta dei veicoli nell'ESA, è autorizzata solo per i 20 minuti antecedenti il blocco dell'aeromobile e durante le operazioni di assistenza.)
- divieto di fumo, anche a bordo dei mezzi, in area di movimento, fatta eccezione delle aree appositamente individuate e segnalate. (es. smoking Point in airside di Fiumicino)
- divieto di sporcare. Se si fa cadere qualcosa occorre raccoglierla al fine di evitare FOD (Foreign Object Damage - Danno da oggetto estraneo)
- divieto di procedere alla guida con gli abbaglianti accesi, fatta esclusione delle operazioni che lo rendano necessario, come: ispezione sulle piste di volo e sulle aree a verde, in condizioni di scarsa illuminazione, sempre che non possano essere causa di abbagliamento per altri veicoli.

4.11 OBBLIGHI GENERALI

- Obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza su tutti i mezzi che ne sono dotati
- obbligo di rispettare le distanze di sicurezza tra i veicoli
- Obbligo di indossare i DPI previsti ed in particolare il giubbetto ad alta visibilità.
- Obbligo di prestare la massima attenzione agli oggetti/rifiuti abbandonati che possano costituire pericolo o generare FOD e segnalarli immediatamente al responsabile o direttamente al CEA ADR. Ricordare che le ordinanze vigenti prescrivono che i rifiuti di bordo debbono essere contenuti in scacchi trasparenti con il logo dell'Handler e non possono essere abbandonati in piazzola per nessun motivo, devono invece essere caricati sugli appositi mezzi per la raccolta e trasportati nelle aree di stoccaggio/smaltimento.
- Obbligo, per i veicoli circolanti nelle aree di movimento, di tenere le luci accese durante le ore notturne e durante il giorno, in condizioni di scarsa visibilità: nebbia, neve, pioggia forte, crepuscolo, ecc.
- Obbligo, per gli automezzi che spingono o trainano un aeromobile, di avere le luci anabbaglianti e le luci lampeggianti gialle accese.
- obbligo di osservare la segnaletica stradale realizzata conformemente ai modelli previsti nel Nuovo Codice della Strada, nonché quella specificamente destinata a disciplinare la circolazione veicolare in funzione di quella degli aeromobili, come mostrato nei paragrafi successivi.

- Per uscire dalla veicolare bisogna compiere un angolo retto, perché in tal modo la visuale a disposizione dell'autista è massima rispetto agli ostacoli presenti.

4.12 SOSTA E FERMATA

È vietato parcheggiare i mezzi, i veicoli e le attrezzature al di fuori degli appositi spazi riservati al loro posteggio e contraddistinti da apposita segnaletica orizzontale (stalli di sosta). Il parcheggio dei mezzi è **consentito solo nelle aree contraddistinte da apposita segnaletica (stalli).**

In particolare è vietato sostare e fermarsi

- sulla viabilità veicolare (esclusi i mezzi adibiti al traino aeromobili)
- sui piazzali di servizio di pertinenza dei mezzi di soccorso/emergenza (piazzale Vigili del Fuoco,ecc.)
- ostacolando uscite di sicurezza e vie di esodo, presidi antincendio ed estintori, locali tecnici

- laddove si possa creare ostacolo ad aeromobili, altri veicoli, pedoni, accessi a strutture ed edifici.

La fermata sottobordo del veicolo/attrezzatura è consentita per il solo personale adibito alle operazioni di assistenza aeromobile facendo attenzione a:

- spegnere il motore;
- inserire la marcia e il freno di parcheggio;
- lasciare la chiave di accensione inserita;
- chiudere le portiere, ma non a chiave.

Nelle attività sottobordo è inoltre vietato parcheggiare:

- In posizione tale da ostacolare l'imbarco/sbarco dei passeggeri o le cisterne di rifornimento carburante o le vie di fuga dell'aeromobile durante le operazioni di rifornimento;
- sotto le ali dei velivoli, nelle vicinanze dei motori sia a turbina sia a elica;
- sotto i pontili di imbarco;

Qualora venga rilevata da ADR- ISE Sicurezza Operativa la presenza di veicoli o rimorchi o equipaggiamenti nell'area Airside che costituiscano un pericolo per la sicurezza delle persone e/o degli aeromobili, ovvero un potenziale intralcio per la movimentazione degli aeromobili, ovvero una possibile fonte di generazione FOD e che non rispettino i requisiti previsti dal presente documento, in base ad una valutazione della pericolosità e/o considerazioni tecniche del mezzo, sarà richiesto alla Società proprietaria e/o utilizzatrice del mezzo l'immediata rimozione e, qualora quest'ultima non ottemperi in tempi congrui con la situazione, si provvederà alla loro rimozione o

immobilizzazione.

5 VIABILITA' VEICOLARE

5.1 SEGNALETICA ORIZZONTALE

La segnaletica orizzontale viene di norma tracciata sulle pavimentazioni dell'area di movimento, allo scopo di fornire:

- informazioni prospettiche;

- una guida per l'allineamento e per la posizione dell'aeromobile.

La viabilità veicolare è **normalmente delimitata da una linea continua bianca** al pari delle strade che siamo comunemente abituati a percorrere in città.
L'immagine che segue riporta la segnaletica tipica di una strada facente parte della viabilità veicolare in Airside:

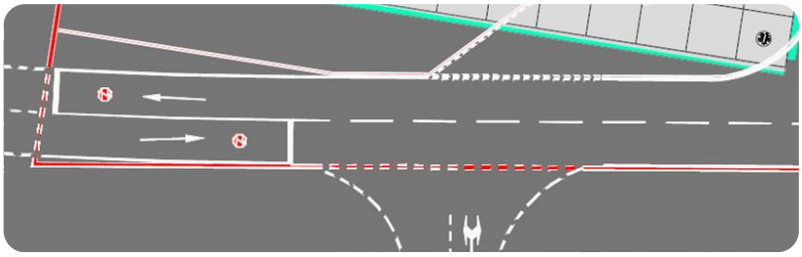


Figura 2 - Segnaletica viabilità veicolare

L'immagine che segue riporta la vista satellitare di una strada appartenente alla viabilità veicolare dello scalo di Fiumicino:

Figura 3-Immagine satellitare viabilità veicolare dello scalo di Fiumicino

Quando alla linea continua bianca si sostituisce una linea tratteggiata come quella mostrata nella figura che segue significa che stiamo entrando in un'area caratterizzata da movimenti di aeromobili:

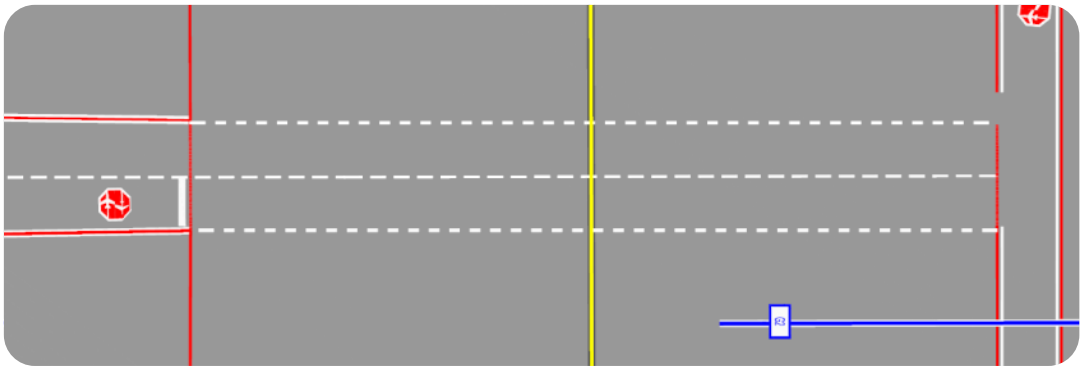


Figura 4 -viabilità che attraversa una via di rullaggio

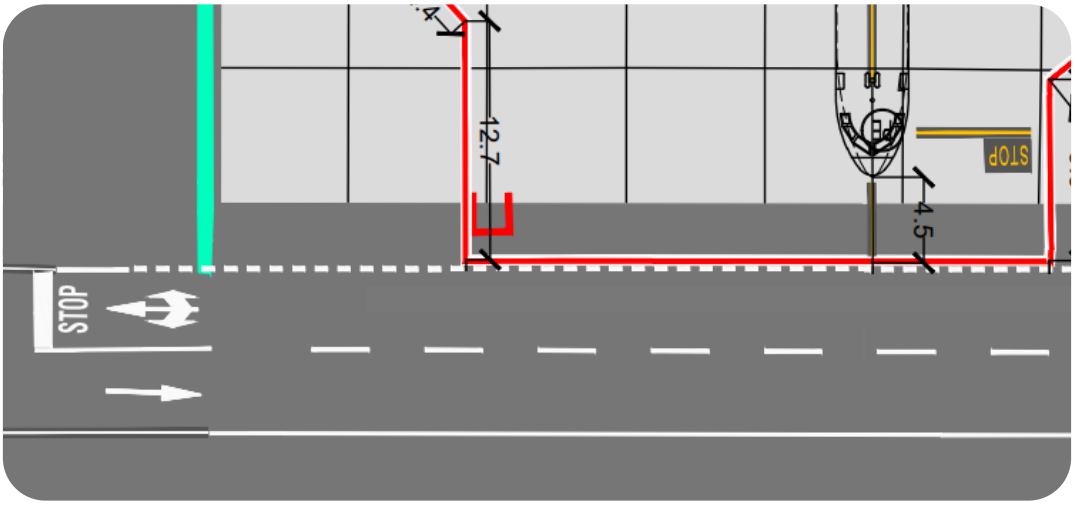
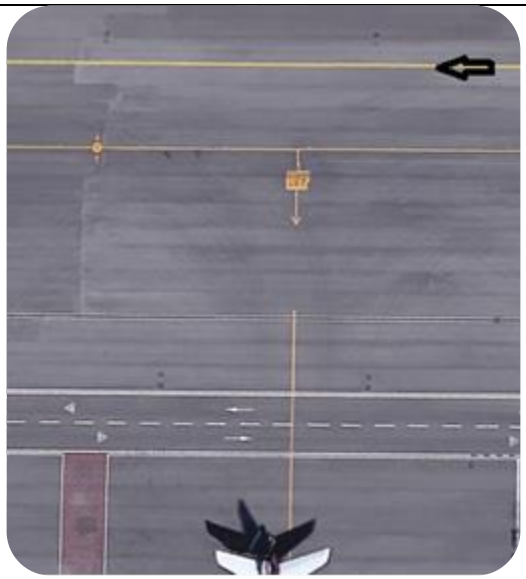
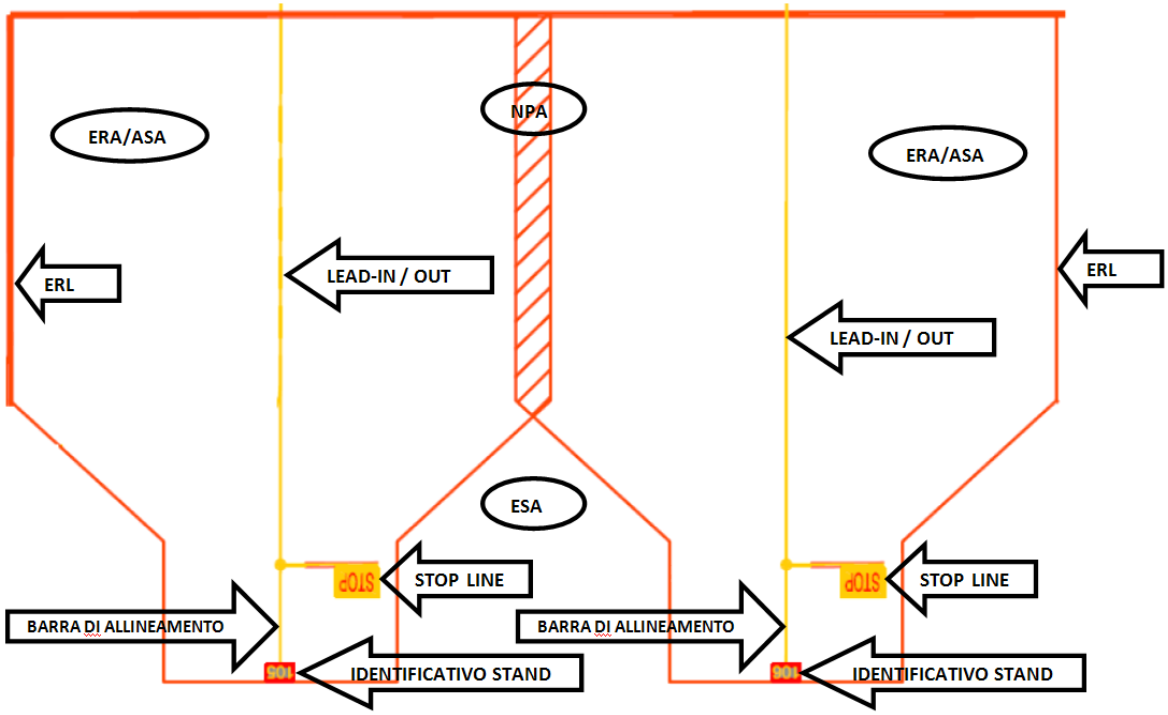


Figura 5 - Segnaletica viabilità nelle aree caratterizzate dal movimento di aeromobili

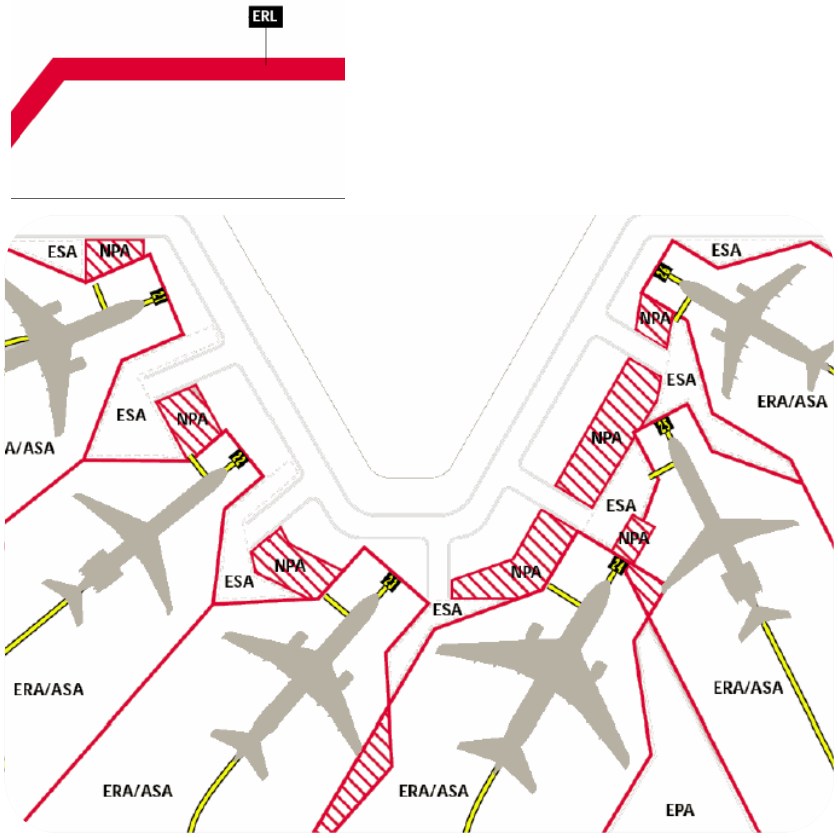
MARKING BORDO PIAZZALE AEROMOBILI	
	DELIMITA LA SUPERFICIE DEL PIAZZALE PER DISTINGUERNE CON CHIAREZZA IL CONFINE LA SEGNALETICA DI BORDO PIAZZALE È UNA DOPPIA LINEA GIALLA CONTINUA DI LARGHEZZA 15 CM. PER FORNIRE MAGGIORE EVIDENZA AL MARKING, NEL CASO IN CUI LA SUPERFICIE DELLA PAVIMENTAZIONE NON FORNISCA SUFFICIENTE CONTRASTO, LA SEGNALETICA

	PUÒ ESSERE BORDATA CON STRISCE DI COLORE NERO.

SEGNALETICA PIAZZOLA AEROMOBILE (STAND)



ERL (EQUIPMENT RESTRICTION LINE)
ASA (AIRCRAFT SAFETY AREA)
ERA (EQUIPMENT RESTRICTED AREA)
ESA (EQUIPMENT SERVICE AREA)

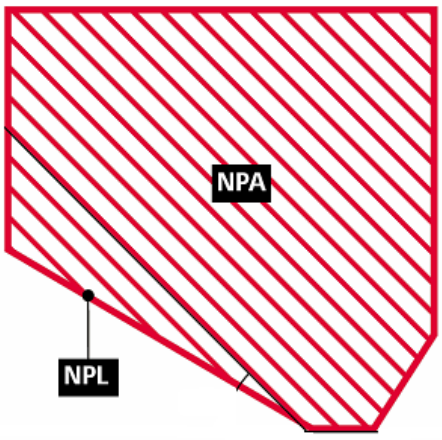


ERL: LINEA ROSSA CONTINUA CHE DELIMITA L'AREA ALL'INTERNO DELLA QUALE SI FERMA L'AEROMOBILE PER LA SOSTA (STAND)

ERA/ASA: AREA IN CUI L'AEROMOBILE È PARCHEGGIATO IN SICUREZZA DURANTE LE OPERAZIONI DI "HANDLING."

ESA: AREA DI ATTESA PER IL SERVIZIO DEI MEZZI DI RAMPA, POSTA TRA 2 STAND

NPA (NO PARKING AREA) DELIMITATE DAL MARKING NPL (*NO PARKING LINE*)



SEGNALATO DA UNA STRISCIA DI COLORE ROSSO, CON LA SUPERFICIE INTERNA EVIDENZIATA DA STRISCE ROSSE INCLINATE A 45°.

DELIMITA AL SUO INTERNO UN'AREA TOTALMENTE VIETATA AL PARCHEGGIO.

5.1 SEGNALETICA ORIZZONTALE APRON

5.2 APRON E VIE DI RULLAGGIO

Le vie di rullaggio sono interessate dal movimento degli aeromobili al suolo. Occorre prestare la massima attenzione nell'attraversarle avendo cura di seguire la segnaletica stradale rispettando gli stop aeronautici e gli altri segnali di pericolo.

Le vie di rullaggio sono delimitate da un bordo di colore giallo con doppia riga continua e da un asse (centerline) sempre di colore giallo con riga continua.

5.2.1 Via di rullaggio sul piazzale (apron taxiway)

L'Apron dell'aeroporto di Fiumicino è caratterizzato dalla presenza di Apron Taxiway (via di rullaggio sul piazzale che sono parte di un sistema di vie di rullaggio situato su un piazzale ed avente la funzione di permettere il rullaggio degli aeromobili attraverso il piazzale stesso).

5.2.2 Via di accesso alle piazzole (aircraft stand taxilanes)

L'Apron dell'Aeroporto di Fiumicino è caratterizzato dalle presenza di numerose Aircraft stand Taxilanes (di seguito denominate taxilanes) che sono parte del piazzale destinata a via di rullaggio ed avente la funzione di fornire accesso unicamente alle piazzole di sosta aeromobili.

Le immagini che seguono mostrano le taxilane dello scalo:

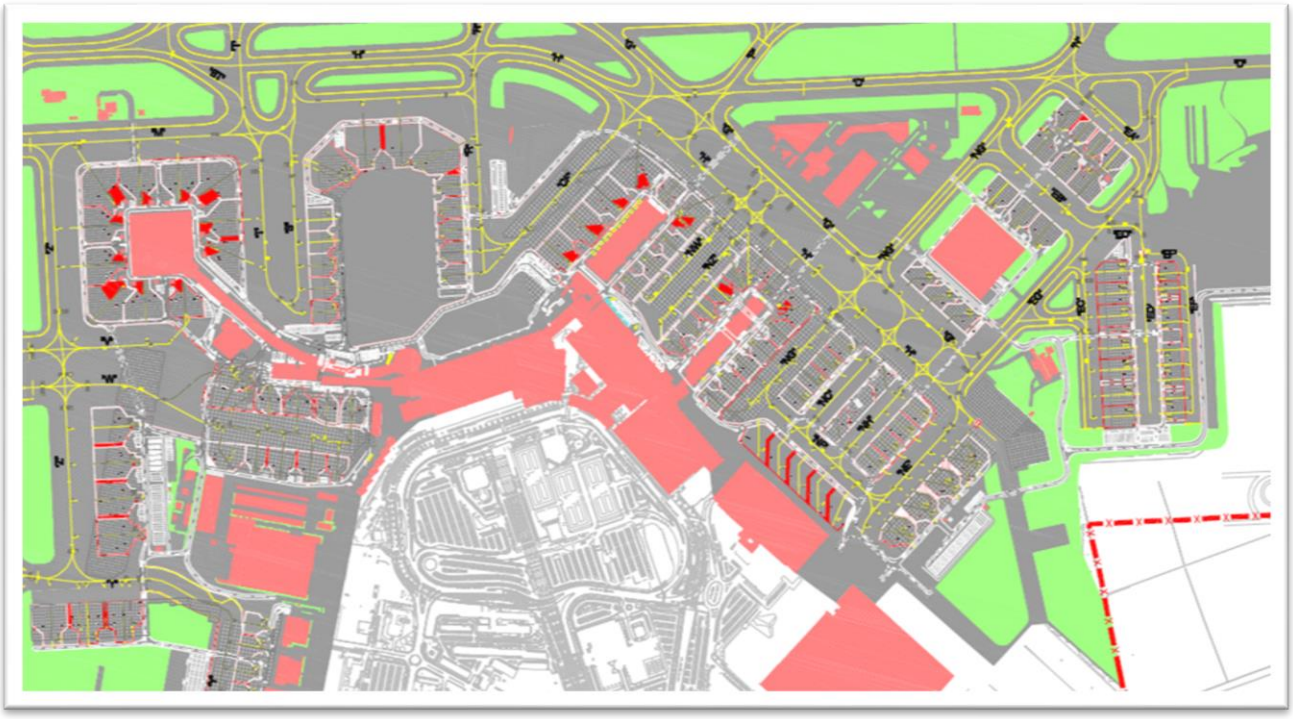
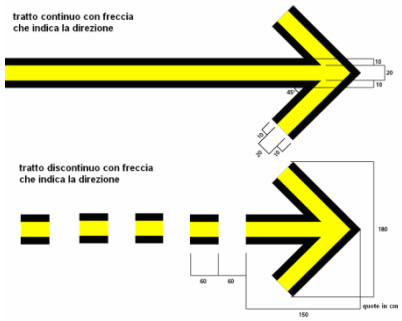
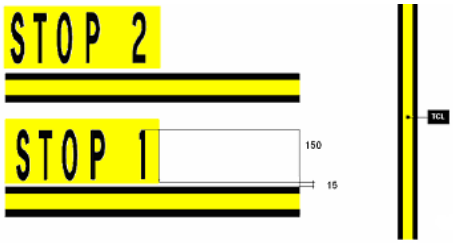
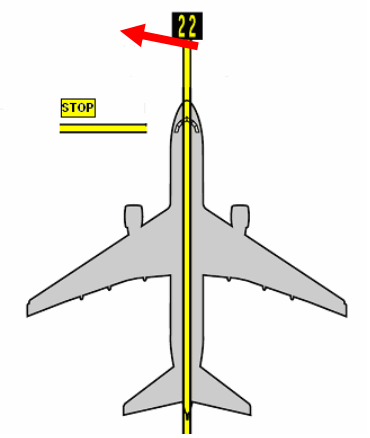
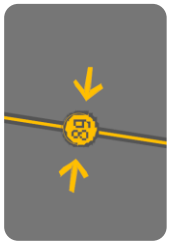
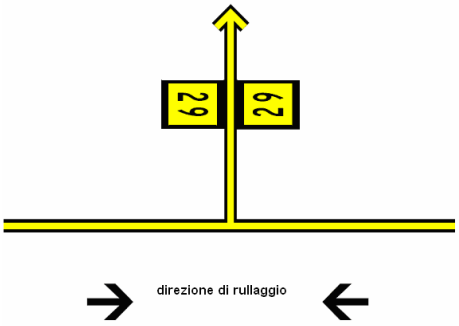
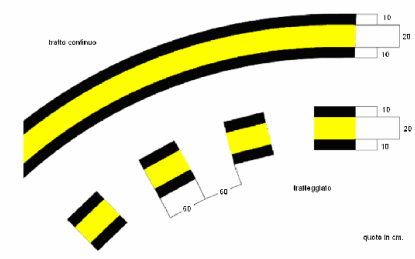


Figura 6 - Taxilane Apron dell'Aeroporto di Fiumicino

LEAD IN / LEAD OUT	
	LINEA CONTINUA GIALLA CHE IL COMANDANTE SEGUE CON IL CARRELLO ANTERIORE IN INGRESSO/USCITA DALLO STAND AL FINE DI EVITARE DI USCIRE AL DI FUORI DELLA ERL. PRESSO LO SCALO DI FIUMICINO, PER LE PIAZZOLE NOSE-IN, IL MARKING LEAD-IN COINCIDE CON IL LEAD-OUT, OVVERO CON IL MARKING CHE GUIDA IL PILOTA DALLA PIAZZOLA DI SOSTA FINO ALLA LINEA D'ASSE DELLA ADIACENTE VIA DI RULLAGGIO. SE LA PIAZZOLA PERMETTE LA SOSTA DI DIVERSI TIPI DI AEROMOBILI, IL TRATTO CON LINEA CONTINUA INDICHERÀ IL PERCORSO DA SEGUIRE PER IL TIPO DI AEROMOBILE CHE PIÙ DI FREQUENTE VI STAZIONA O PER QUELLI DI MAGGIORE APERTURA ALARE, SE LA FREQUENZA È SIMILE.
BARRA DI ALLINEAMENTO	
	POSIZIONATA IN ASSE CON LA LEAD-IN, È DI COLORE GIALLO. È NECESSARIA AD ASSICURARE IL CORRETTO ALLINEAMENTO DELL'AEROMOBILE CON L'ASSE DELLA PIAZZOLA DI SOSTA. LA BARRA D'ALLINEAMENTO DEVE ESSERE UBICATA IN MODO DA COINCIDERE CON IL PROLUNGAMENTO DELL'ASSE DELL'AEROMOBILE IN QUELLA PARTICOLARE POSIZIONE DI PARCHEGGIO, RISULTANDO VISIBILE AL PILOTA NELLA FASE FINALE DELLA MANOVRA DI PARCHEGGIO.
BARRA DI ARRESTO	
	LA STOP LINE DEVE ESSERE ORTOGONALE ALLA BARRA D'ALLINEAMENTO ED UBICATA SUL FIANCO SINISTRO DELL'AEROMOBILE, IN CORRISPONDENZA DELLA POSIZIONE DESTINATA ALL'ARRESTO DEL VELIVOLO. FORNISCE AL PILOTA UN RIFERIMENTO PRECISO CIRCA LA POSIZIONE IN CUI L'AEROMOBILE DEVE FERMARSI. NEL CASO DI PIÙ BARRE D'ARRESTO PER PIAZZOLE SIGNIFICA CHE LA PIAZZOLA È USATA DA DIVERSI TIPI DI AEROMOBILE E ALLA BARRA D'ARRESTO PUÒ ESSERE ASSOCIATO UN MARKING DI DESIGNAZIONE DELLA RELATIVA POSIZIONE, CON L'ISCRIZIONE "STOP 1", "STOP 2", ECC. A CARATTERI NERI SU FONDO GIALLO.

MARKING DI IDENTIFICAZIONE DELLA PIAZZOLA DI SOSTA	
	COSTITUITO DA DUE NUMERI GIALLI SU FONDO NERO CHE FORNISCE AL PILOTA UNA CONFERMA DELLA DESIGNAZIONE DELLO STAND ASSEGNATO.
START UP POINT	
	POSIZIONE INTERMEDIA D'ATTESA, DA CUI L'AEROMOBILE INTRAPRENDE L'INIZIO DELLA MANOVRA DI RULLAGGIO VERSO LA PISTA. TALE POSIZIONE È SEGNALATA DA UN CERCHIO DI COLORE GIALLO CON UN NUMERO IDENTIFICATIVO
MARKING DI IDENTIFICAZIONE DELLA PIAZZOLA DI SOSTA IN INGRESSO	
	LA DESIGNAZIONE DELLA PIAZZOLA DEVE SOVRAPPORSI ALLA LINEA LEAD–IN SUBITO DOPO IL SUO INIZIO, AD UNA DISTANZA DI 3 M DALLA TCL. L'ALTEZZA DEI CARATTERI DEVE ESSERE TALE DA POTER CONSENTIRE UNA LORO FACILE LETTURA DALLA CABINA DI PILOTAGGIO. TALE MARKING INDICA, SULLA LINEA DI INGRESSO ALLA PIAZZOLA DI SOSTA, LA DESIGNAZIONE DELLA PIAZZOLA ALLA QUALE SI ACCEDE.
LINEA DI VIRATA (*TURNING LINE*)	
	GUIDA IL PILOTA NELLE MANOVRE DI VIRATA IN INGRESSO O IN USCITA DALLE PIAZZOLE DI SOSTA, IN PROSECUZIONE DELLE LINEE LEAD-IN. IL SUO TRACCIATO GARANTISCE ADEGUATI MARGINI DI SEPARAZIONE RISPETTO AGLI ALTRI AEROMOBILI PARCHEGGIATI, AI VEICOLI ED ALLE ATTREZZATURE DI RAMPA. LA LINEA DI VIRATA TERMINA PRESSO LA POSIZIONE DI SOSTA CON UN PROLUNGAMENTO RETTILINEO DI ALMENO 3 M, ALLO SCOPO DI RIDURRE LA SOLLECITAZIONE DEL CARRELLO ANTERIORE E PNEUMATICI.

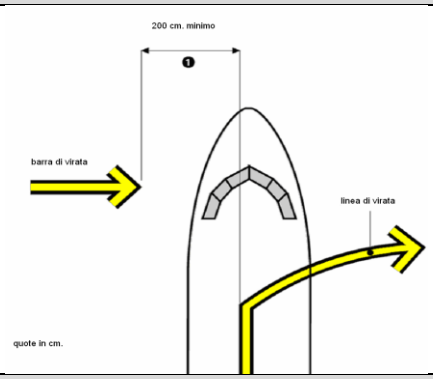
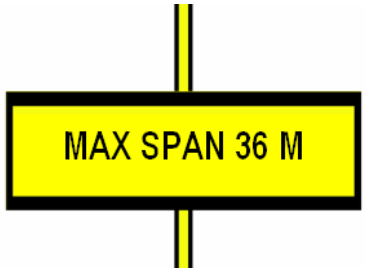
MARKING DI BARRA DI VIRATA (TURN BAR)	
	INDICA AL PILOTA IL PUNTO DI INIZIO DELLA VIRATA, È POSTO ALLA SINISTRA DEL SENSO DI MARCIA E IN MODO ORTOGONALE ALLA LINEA DI INGRESSO)
MAX SPAN	
	INDICA LA MASSIMA APERTURA ALARE AMMISSIBILE PER GLI AEROMOBILI DESTINATI A CIRCOLARE IN QUELL'AREA. L'INDICAZIONE DELLA MASSIMA APERTURA ALARE AMMISSIBILE DEVE ESSERE POSTA NEL VERSO DI PERCORRENZA SULLA *LINEA DI AIRCRAFT STAND TAXI LANE (TCL), CON* UN'ISCRIZIONE A CARATTERI NERI SU FONDO GIALLO.

Tabella 3 - Segnaletica in Apron

5.3 SEGNALETICA ORIZZONTALE DI PERICOLO

La tabella che segue riporta i segnali di pericolo caratteristici di un aeroporto che si possono incontrare sulla viabilità dello scalo di Fiumicino e le relative regole/comportamenti, da seguire scrupolosamente:

Denominazione e immagine	Comportamento da osservare
STOP AERONAUTICO	Indica l'obbligo di fermarsi a causa del possibile incrocio con aeromobili. È a tutti gli effetti un segnale di **STOP** e **occorre, pertanto, fermarsi , guardare a destra e a sinistra , accertarsi che non ci siano aeromobili e solo allora attraversare la via di rullaggio.** SI RICORDA L'OBBLIGO DI DARE **SEMPRE** LA PRECEDENZA AGLI AEROMOBILI (AEROPLANI ED ELICOTTERI) ANCHE SE TRAINATI.
PERICOLO DI JET BLAST	È posizionata nei punti specifici sulla viabilità veicolare ove sussiste il pericolo di essere colpiti dal getto dei motori a reazione, getto la cui intensità può ribaltare mezzi/veicoli/attrezzature e persone. È a tutti gli effetti un segnale di **STOP** e **occorre, pertanto, fermarsi , guardare a destra e a sinistra , accertarsi che non ci siano aeromobili con le luci anticollisione accese pronti a spingere o aeromobili in ingresso uscita dall'area e solo allora attraversare la via di rullaggio per non rischiare di essere investiti dal flusso dei motori.**

Tabella 4 - Segnali di pericolo

La restante segnaletica è quella comunemente prevista dal codice della strada.

E' presente La segnaletica orizzontale di stop aeronautico più quella di stop da codice della strada più quella di pericolo jet blast quando stiamo per attraversare una via di rullaggio. Potremmo trovarci un aeromobile che sopraggiunge da destra da sinistra o frontalmente oppure trainato o spinto

E' presente la segnaletica di pericolo jet blast quando stiamo per attraversare l'area retrostante una piazzola di sosta aeromobili. Potremmo trovare un aeromobile che fa ingresso alla piazzola, che viene spinto fuori da essa o che esce in autonomia dalla stessa.

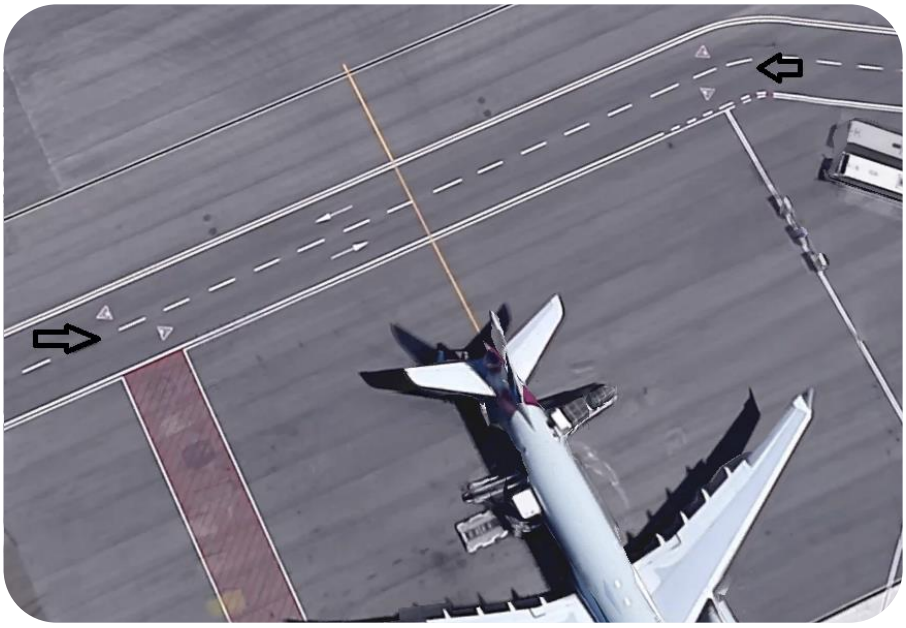


Figura 4 - *Segnaletica orizzontale jet blast sulla viabilità*

IL MANCATO RISPETTO DELLA SEGNALETICA E' **UNA GRAVE VIOLAZIONE** DELLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE CHE PUÒ CAUSARE DANNI INGENTI E PROVOCARE VITTIME.

5.4 SEGNALETICA PROVVISORIA CANTIERI

Qualora vi sia la presenza di cantieri , la viabilità veicolare può essere deviata con indicazioni provvisorie che il conducente deve seguire al fine di rimanere separato da altro traffico. La nuova viabilità può essere tracciata con l'ausilio di jersey che delimitano i nuovi percorsi, segnaletica verticale con frecce che indicano dove svoltare e/o segnaletica orizzontale di colore giallo. La recinzione di cantiere è sovente segnalata con luci ostacolo rosse che richiamano l'attenzione del conducente sulla presenza di ostacoli (vedi figura che segue).

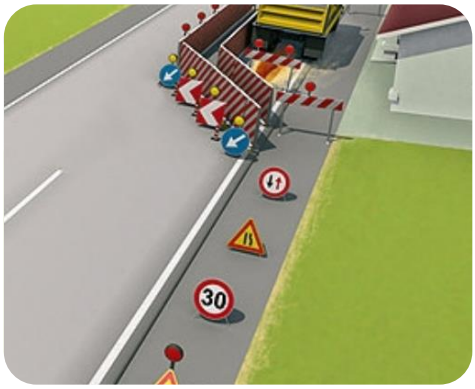


Figura 5 -Segnaletica provvisoria di cantiere

5.5 APRON BORDER LINE

Per salvaguardare reciprocamente i movimenti sul piazzale degli aeromobili e dei mezzi di rampa o di servizio / attrezzature, occorre, garantire un'adeguata separazione tra i due tipi di traffico mediante un'idonea striscia denominata **ABL** – apron border line .

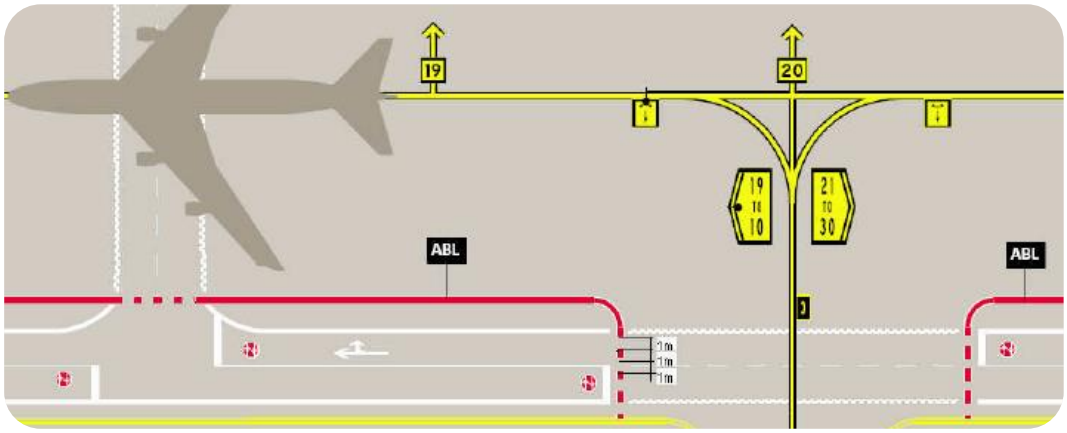


Figura 6 – Apron Boarder Line

Il marking ABL è costituito da una striscia continua di colore rosso, per fornire maggiore evidenza al marking, nel caso in cui la superficie della pavimentazione non fornisca sufficiente contrasto, la segnaletica può essere bordata con due strisce di colore bianco.

Figura 7 *- Segnaletica di ABL*

Figura 8 *– Esempio di ABL*

Per essere sufficientemente <u>separati dal traffico aereo</u>
NON SI DEVE OLTREPASSARE LA LINEA ROSSA.

La linea rossa diventa tratteggiata in prossimità degli incroci

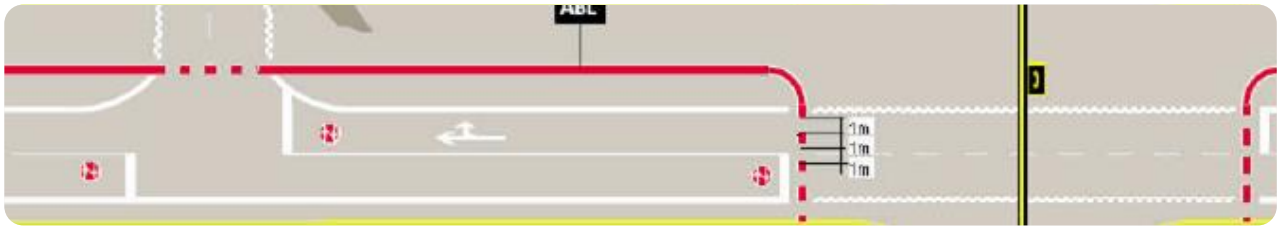


Figura 9 *– Segnaletica agli incroci*

5.6 LA SEGNALETICA VERTICALE SULLO SCALO DI FIUMICINO

In prossimità delle intersezioni con le vie di rullaggio, laddove attuabile, si trova anche apposita segnaletica di stop da codice della strada:

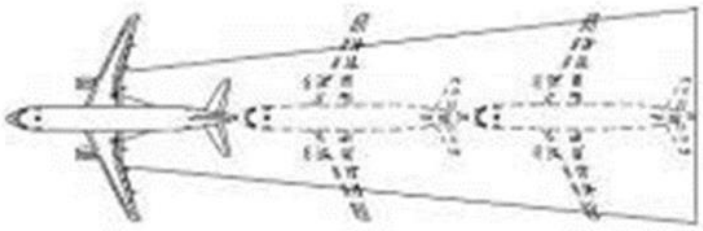
Figura 10 *– Segnaletica verticale di stop*

L'immagine che segue rappresenta la segnaletica verticale che indica il punto, attraversato il quale, si accede alle piste di volo attive sull'aeroporto di Fiumicino:

Figura 13 - Segnaletica di ingresso in pista delle strade sulla perimetrale

5.7 REGOLE DI ATTRAVERSAMENTO DELLE VIE DI RULLAGGIO SUI PIAZZALI

1. Il centro della via di rullaggio aeromobili è identificato da una linea continua gialla
2. L'attraversamento delle vie rullaggio sui piazzali può avvenire solo in corrispondenza delle relative intersezioni con la strada di servizio
3. L'accesso a tutte le piazzole di sosta adiacenti alle vie di rullaggio deve obbligatoriamente avvenire dalla viabilità veicolare, senza impegnare per alcun motivo le stesse , anche in assenza di aeromobili in manovra
4. Prima di attraversare una via di rullaggio sull'Apron all'intersezione con la viabilità veicolare è obbligatorio fermarsi sempre allo stop aeronautico segnalato con apposite indicazioni verticali e/o orizzontali e accertarsi accuratamente, guardando a destra e a sinistra, che la stessa via di accesso alle piazzole non sia impegnata da alcun aeromobile in rullaggio, da veicoli, o da altri ostacoli
5. Per attraversare la via di rullaggio:
    - mantenere una separazione dietro l'aeromobile maggiore di 150 metri o al doppio della lunghezza dell'aeromobile che sta sopraggiungendo, quale delle due è maggiore).
    - mantenere una separazione davanti l'aeromobile maggiore di 100 metri.



5.8 CIRCOLAZIONE IN BASSA VISIBILITÀ ED IN CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE

Vedi: manuale di Aeroporto: disposizioni di safety volume 5 – Condizioni Metereologiche Avverse

5.8.1 Procedure per la bassa visibilità

In caso di predisposizione e attivazione delle "Procedure per la bassa visibilità" sono autorizzati alla circolazione in area Airside i soli mezzi strettamente necessari all'operatività aeroportuale e, a tutti gli altri veicoli è vietato ogni spostamento.

In caso di attivazione delle "Procedure per la bassa visibilità" Le operazioni di rifornimento carburante aeromobili con passeggeri a bordo sono sospese.

In caso di predisposizione delle "Procedure per la bassa visibilità" tutti i veicoli e le maestranze coinvolti nei lavori di costruzione, manutenzione ed in altre attività non essenziali, dovranno sospendere la movimentazione dei propri mezzi che dovranno essere riportati entro i limiti di cantiere in zona di sicurezza, preventivamente assegnata, senza procurare ostacolo

all'operatività aeroportuale. Laddove per i mezzi non siano previste aree di sosta apposite seguire disposizioni impartite da ADR-ISE Sicurezza Operativa.

In condizioni di bassa visibilità tutti i mezzi in servizio che operano in Airside dovranno tenere accesi i fari, procedere con la massima cautela e a velocità ridotta.

Il conducente, durante gli attraversamenti delle vie di rullaggio degli aeromobili, dovrà attendere allo stop, in caso di dubbio o in caso di mancanza della visibilità sufficiente al riconoscimento del follow-me.

La neve può rendere poco visibili i riferimenti della segnaletica orizzontale abitualmente utilizzata. In tali condizioni si deve ridurre la velocità e aumentare le distanze di sicurezza, usando particolare attenzione alle traiettorie dei mezzi sgombero neve ed agli accumuli lasciati dagli stessi.

5.8.2 Forte vento e/o raffiche

In caso di vento ci si deve assicurare che ogni mezzo sia parcheggiato con il freno di stazionamento attivato; particolare attenzione va posta ai contenitori e ai carrelli, che avendo un'ampia superficie esposta, possono essere spostati dalla forza del vento.

Vettori e Operatori aeroportuali hanno l'obbligo di assicurare l'ancoraggio di aeromobili, mezzi, veicoli e materiali di competenza.

Vettori, Prestatori e Ditte di manutenzione dei velivoli devono assicurare l'apposizione dei tacchi agli aeromobili, in adempimento a quanto previsto dall'IGOM del Vettore stesso

Gli operatori hanno l'obbligo di rimuovere tempestivamente eventuale FOD rilevato o contattare ADR-CEA segnalando il rinvenimento e permettendone la rimozione.

Vige l'obbligo di utilizzare i mezzi elevabili/alti, secondo le specifiche del costruttore e nei limiti ivi riportati relativamente alla massima intensità di vento cui l'equipaggiamento è utilizzabile in sicurezza.

5.8.3 Piogge intense

Il conducente dovrà ridurre la velocità al di sotto dei limiti consentiti al fine di permettere una frenata del veicolo tale da riuscire a fermarlo nel tratto che lo separa dal veicolo che lo precede, e che gli permette di arrestare il veicolo in prossimità della segnaletica di stop/dare la precedenza.

In particolare durante le ore serali e notturne, la visualizzazione della segnaletica orizzontale è resa difficoltosa dalla rifrazione delle luci del piazzale sulla pellicola d'acqua; è necessario perciò procedere con prudenza portando la massima attenzione al rispetto degli stop aeronautici.

5.8.4 Neve, ghiaccio e grandine

Il conducente dovrà ridurre la velocità al di sotto dei limiti consentiti al fine di permettere una frenata del veicolo tale da riuscire a fermarlo nel tratto che lo separa dal veicolo che lo precede, e che gli permette di arrestare il veicolo in prossimità della segnaletica di stop/dare la precedenza.

In caso di accumulo di neve e/o ghiaccio al suolo, gli operatori dovranno assicurare la disponibilità di mezzi con le dotazioni utili a garantire la tenuta di strada dei propri veicoli.

5.9 PRINCIPALI REGOLE DA OSSERVARE IN PIAZZOLA

- Durante l'assistenza agli aeromobili nessun veicolo estraneo alle operazioni può accedere in piazzola;
- L'area di **"limitazione per i mezzi di rampa/ sicurezza degli aeromobili"** (**ERA/ASA**), deve essere libera dai veicoli durante la manovra di ingresso e di uscita dell'aeromobile dalla piazzola.
- L'area di attesa per il servizio dei mezzi di rampa, (*Equipment Service Area* - **ESA**), è una zona posta ad una distanza sicura dall'aeromobile parcheggiato, presso cui i mezzi di rampa attendono in sicurezza che l'aeromobile concluda la manovra di ingresso o di uscita nella/dalla piazzola di sosta.
- I veicoli, il personale addetto all'handling e le attrezzature non devono entrare nell'ERA/ASA, **fino a che l'aeromobile non si sia arrestato, abbia spento i motori, abbia spento le luci anticollisione, e siano stati posizionati i tacchi, a meno che non vi siano specifiche procedure tra vettore ed handler che prevedano particolari deroghe sulla base di procedure alternative.**
- Le operazioni di assistenza ad un aeromobile si realizzano all'interno della propria area ERA/ASA e nell'area ESA associata a tale parcheggio. Si dovrà, quindi, evitare tassativamente l'occupazione di NPA, così come delle aircraft stand taxilane adiacenti ai parcheggi.
- Quando l'operatore deve effettuare la manovra di retromarcia deve servirsi di un uomo di sicurezza.
- Quando l'operatore non possiede sufficiente visibilità per accertare quale sia la distanza dall'aeromobile deve servirsi di un uomo di sicurezza che, a terra, gli segnali la separazione dall'aeromobile stesso, ad eccezione dei mezzi dotati di telecamera o di strumenti per la misurazione della distanza.
- Non bisogna mai ostacolare con altri mezzi la circolazione dei mezzi di rampa che hanno esigenza di avvicinarsi/allontanarsi al/dall'aeromobile per le operazioni di assistenza.
- Nell'ambito delle piazzole di parcheggio aeromobili, i veicoli devono comunque procedere a passo d'uomo. facendo attenzione al personale che opera sottobordo e non attraversando il percorso dei passeggeri
- Quando l'aeromobile ha le luci anticollisione accese rimanere al di fuori del perimetro di sicurezza (ERL) e non circolare dietro all'aeromobile.
- Non transitare né sostare con veicoli/mezzi e carrelli sotto le ali dei velivoli, né nelle vicinanze dei motori sia a turbina sia a elica. Gli unici veicoli autorizzati a sostare e transitare sotto l'ala degli aeromobili sono quelli per il rifornimento di carburante, solo se la loro presenza è

indispensabile per tale operazione. La parte dell'autocisterna contenente l'apparato motore non può sostare sotto l'ala.

- È vietato parcheggiare mezzi e depositare materiali in corrispondenza delle attrezzature antincendio in modo da occultarle o limitarne l'accessibilità. I mezzi scala e nastri sono autorizzati a predisporsi per l'approccio all'a/m, quindi alzare le piattaforme, sia nell'ESA dello stand di riferimento, mentre l'a/m si sta avvicinando al parcheggio, oppure, una volta che l'a/m è fermo allo stand, anche all'interno della stessa ERA e a circolare in posizione elevata fino all'aeromobile. I mezzi che non necessitano di accostarsi all'aeromobile per operazioni di carico/scarico, rifornimento o manutenzione dovranno mantenersi ad una sufficiente distanza dall'aeromobile arrestandosi con il muso in direzione dello stesso. Dopo aver utilizzato un mezzo operativo elevabile, prima di abbassarlo verificare che ci sia una distanza di sicurezza con l'aeromobile.

5.10 SICUREZZA DURANTE LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE

Attenzione: Durante le operazioni di rifornimento carburante aumenta il rischio di incendio dell'aeromobile. Maggior pericolo si ha in caso di sversamenti accidentali di idrocarburi.

Durante le operazioni di rifornimento:

- I veicoli e le attrezzature devono essere posti in modo tale da consentire:
  - il libero accesso all'aeromobile da parte dei servizi di soccorso e lotta antincendio;
  - la rapida evacuazione, attraverso le uscite in uso, delle persone a bordo dell'aeromobile;
  - il rapido allontanamento dei mezzi rifornitori.
- I veicoli non devono transitare o sostare sotto l'ala degli aeromobili, salvo quelli del rifornimento e solo se la loro presenza è indispensabile per le operazioni di rifornimento di carburante, di oli lubrificanti ed idraulici.

- nessun estraneo alle operazioni di rifornimento, assistenza e controllo si trovi all'interno della zona di sicurezza.

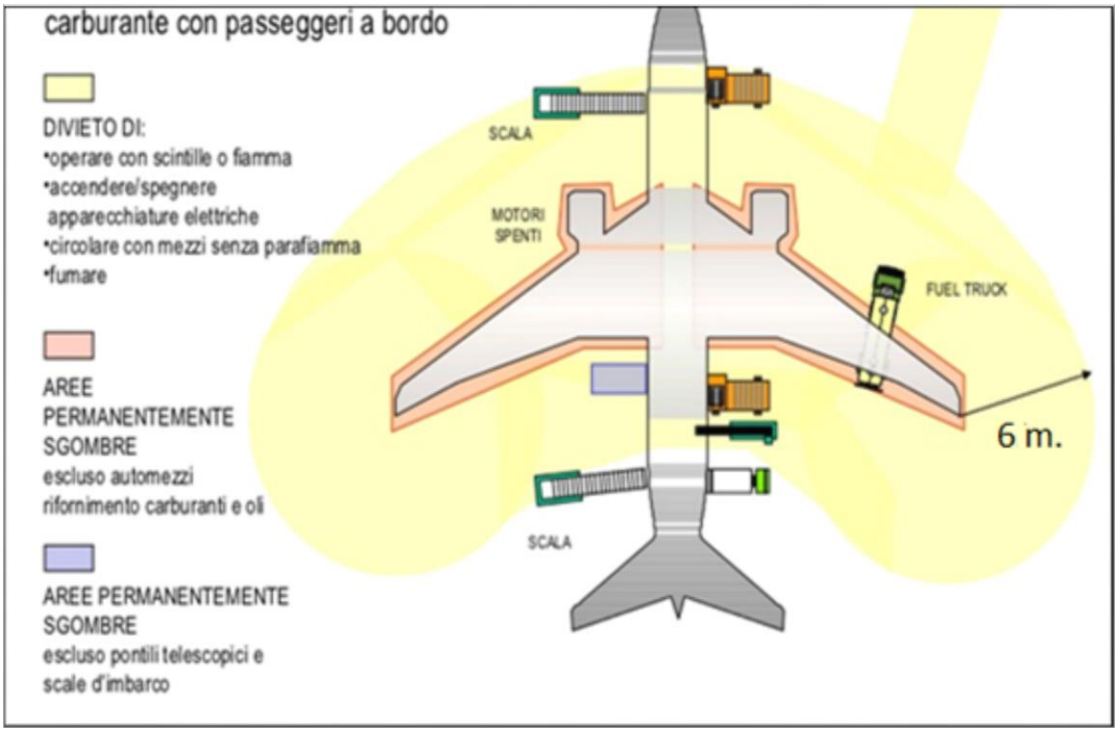


Figura 11 - Aree di sicurezza durante le operazioni di rifornimento di carburante