



# “GESTIONE PIAZZOLE E MOVIMENTAZIONE AEROMOBILI E VEICOLI SULL’ APRON ”

## AEROPORTO G.B. PASTINE Ciampino ROMA



Redatta da

ADR S.p.A - Airport Management PH  
Area Movimento Ciampino

**1 INDICE**

1	INDICE .....	2
2	SCHEDA RIEPILOGATIVA DEGLI AGGIORNAMENTI .....	3
3	INTRODUZIONE .....	4
4	RIFERIMENTI .....	5
5	DEFINIZIONI E ACRONIMI .....	5
6	DESCRIZIONE AREA APRON ED ORARIO DI SERVIZIO .....	6
6.1	RIFERIMENTI AIP .....	7
6.2	RIFERIMENTI AGGIUNTIVI .....	7
7	LIMITAZIONI APRON TWY .....	8
8	PERCORSI PREFERENZIALI .....	9
8.1	PERCORSI PREFERENZIALI IN ARRIVO .....	10
8.2	PERCORSI PREFERENZIALI IN PARTENZA .....	11
9	ASSEGNAZIONE E GESTIONE PIAZZOLE PER AA/MM .....	11
9.1	FOLLOW_ME – SAR .....	12
9.2	MOVIMENTAZIONE MEZZI NELLE PIAZZOLE .....	12
9.3	SBARCO - IMBARCO A PIEDI .....	13
9.4	OPERAZIONI PRELIMINARI ALLA “MESSA IN MOTO “ E AL “PUSHBACK” .....	13
9.5	TRAINI/PUSH-BACK .....	13
9.6	START UP POINT .....	14
9.7	MESSA IN MOTO IN PIAZZOLA .....	14
9.8	PROVA MOTORI .....	15
10	QUADRANTE 100 .....	16
10.1	PROCEDURA IMBARCO A PIEDI STAND 112 E 113 .....	16
11	QUADRANTE 200 .....	16
11.1	PROCEDURA IMBARCO A PIEDI STAND 201 E 202 .....	16
11.2	PLANIMETRIA QUADRANTE 100 e 200 .....	17
12	QUADRANTE 300 .....	19
12.1	PLANIMETRIA QUADRANTE 300 .....	20
13	AREA AVIAZIONE GENERALE (AREA GOLF) .....	20
13.1	PERCORSI STANDARD PER TRAINO AEROMOBILI DI AVIAZIONE GENERALE .....	21
13.2	PLANIMETRIA AREA GOLF .....	23
13.3	POSIZIONI AREA GOLF .....	24
14	PIAZZOLE ELICOTTERI H321 E H322 .....	25
14.1	PLANIMETRIA PIAZZOLE ELICOTTERI H321 E H322 .....	25
15	QUADRANTE 400 .....	26
15.1	PLANIMETRIA QUADRANTE 400 .....	27
16	QUADRANTE 500 .....	28
16.1	PLANIMETRIA QUADRANTE 500 .....	28
17	POSIZIONE DI SOSTA CONTINGENCY PLAN .....	29
17.1	PLANIMETRIA POSIZIONE DI SOSTA CONTINGENCY PLAN .....	30
18	AREE FRONTE HANGAR .....	30
18.1	PLANIMETRIA AREE FRONTE HANGAR .....	31
19	LISTA DI DISTRIBUZIONE .....	31
20	ALLEGATI .....	32
20.1	CARATTERISTICHE PIAZZOLE .....	32
20.2	Planimetria Generale A/MOV/06 del Manuale d’Aeroporto – Aeroporto di Ciampino .....	35

**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

### **3 INTRODUZIONE**

Il presente documento definisce le norme d'utilizzo delle piazzole sosta e la movimentazione degli aeromobili sull'Apron.

*Ai sensi dell'art. 705 punto e) del Codice della Navigazione, il Gestore Aeroportuale "sotto la vigilanza dell'Enac e coordinandosi con 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..."*

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 TWR (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 dalla parte della Torre di Controllo, che fornisce supporto all'ordinata movimentazione degli aeromobili, incluse quelle inerenti al push back ed alle precedenze, è esclusivamente finalizzata all'ordinato movimento degli stessi e si concretizza nell'attribuzione di precedenze rivolte al conseguimento dell'ottimale flusso di traffico degli aeromobili. 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 dalla TWR di Controllo, sia perché trainato, sia perché oggetto di istruzioni da altre fonti (marshaller, ecc.). Le procedure applicate in tali fasi sono descritte all'interno del presente documento.

La presente procedura si applica in tutte le condizioni di visibilità.

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

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

Nel presente documento 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-ATS)
- Regolamento di Scalo Aeroporto di Roma Ciampino
- Manuale di Aeroporto – Sezione PH Area Movimento
- Ordinanza 16/2008 e 12/2005 – Circolazione in Airside
- AWO Aeroporto di Ciampino
- ICAO Doc 9476 - Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems (SMGCS)

#### 5 DEFINIZIONI E ACRONIMI

<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>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>Controllo Voli nominativo radio Charlie Oscar</b>	Ufficio di AdR S.p.A. ove vengono svolte le attività di Apron di competenza
<b>FOLLOW-ME ( SAR)</b>	Automezzo (AdR) dotato di dispositivi di segnalazione per la guida degli aa/mm al suolo (contatto radio freq. UHF)
<b>Ciampino GROUND</b>	Frequenza radio con cui avvengono le comunicazioni tra la Torre di Controllo e gli AA/MM. (freq. 121.750 - Rife. AIP AD 2 LIRA 1-8)
<b>SOC - 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>TORRE DI CONTROLLO (TWR)</b>	Ente istituito per fornire i Servizi del Traffico Aereo al traffico di aeroporto (Aeronautica Militare)
<b>EOBT</b>	Estimated Off Block Time – presente sul piano di volo ATC

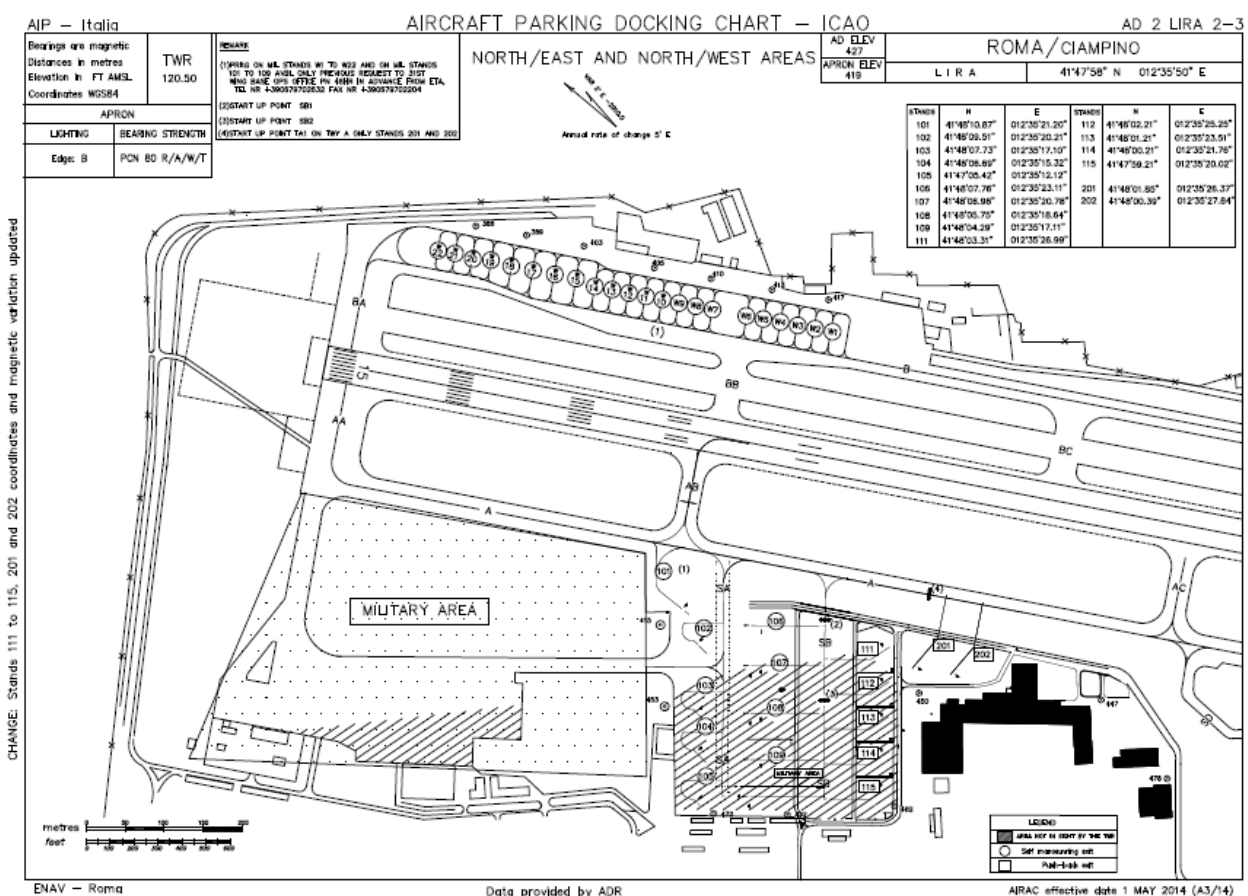
<b>Redatta da</b> ADR S.p.A - Airport Management	P.H. Area Movim. ADR SpA		<b>Pagina 5 di 35</b>
---	--------------------------	--	-----------------------

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

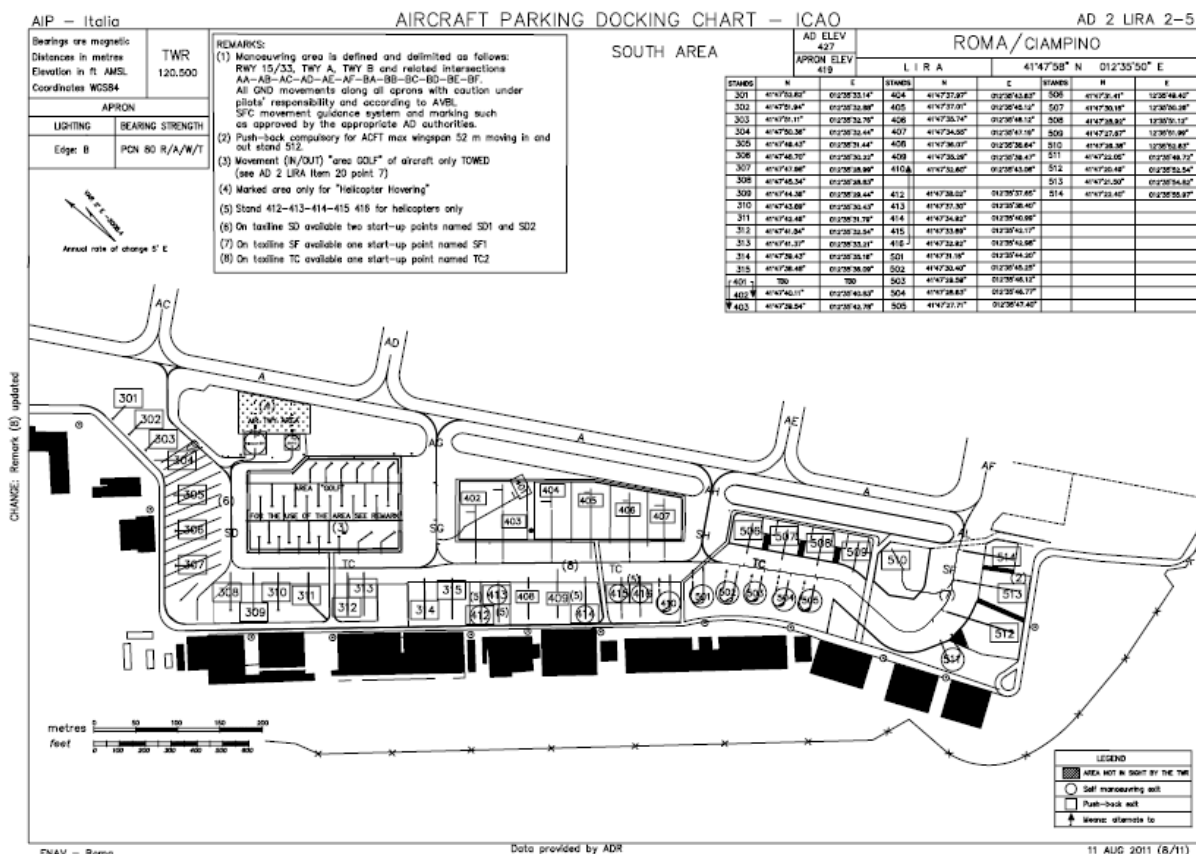
La presente procedura si applica::

- sull'area Apron così come definita e riportata in AIP AD2 LIRA 2-3 "Aircraft Parking Docking Chart" North / east and nord/west areas e AD2 LIRA 2-5 "Aircraft Parking Docking Chart" south area e al punto 3 della pagina AD2 LIRA 1-1;
- tutti i giorni, per tutto l'anno, con orario H 24.

AD2 LIRA 2-3 "Aircraft Parking Docking Chart" North / East and Nord / West areas



**AD2 LIRA 2-5 "Aircraft Parking Docking Chart" south area**



**6.1 RIFERIMENTI AIP**

- AIP AD2 LIRA 2-3 "Aircraft Parking Docking Chart" north area
- AIP AD2 LIRA 2-5 "Aircraft Parking Docking Chart" south area
- AIP AD 2 LIRA 2-7 "Aerodrome Ground Movement Chart" north area
- AIP AD 2 LIRA 2-9 "Aerodrome Ground Movement Chart" south area
- Stand identificati con numerazione; in self manoeuvring oppure push back come da legenda carta AIP AD2 LIRA 2-3 e 2-5 "Aircraft Parking Docking Chart" nord and south;
- AIP AD2 LIRA AIP AD2 LIRA 2-3 e 2-5 "Aircraft Parking Docking Chart" nord and south

**6.2 RIFERIMENTI AGGIUNTIVI**

- Vedi la planimetria elaborata da AdR (punto 20.2 Allegato A/MOV/06 del Manuale d'Aeroporto - Aeroporto di Ciampino del presente documento) con l'evidenza della segnaletica e delle strade di servizio.

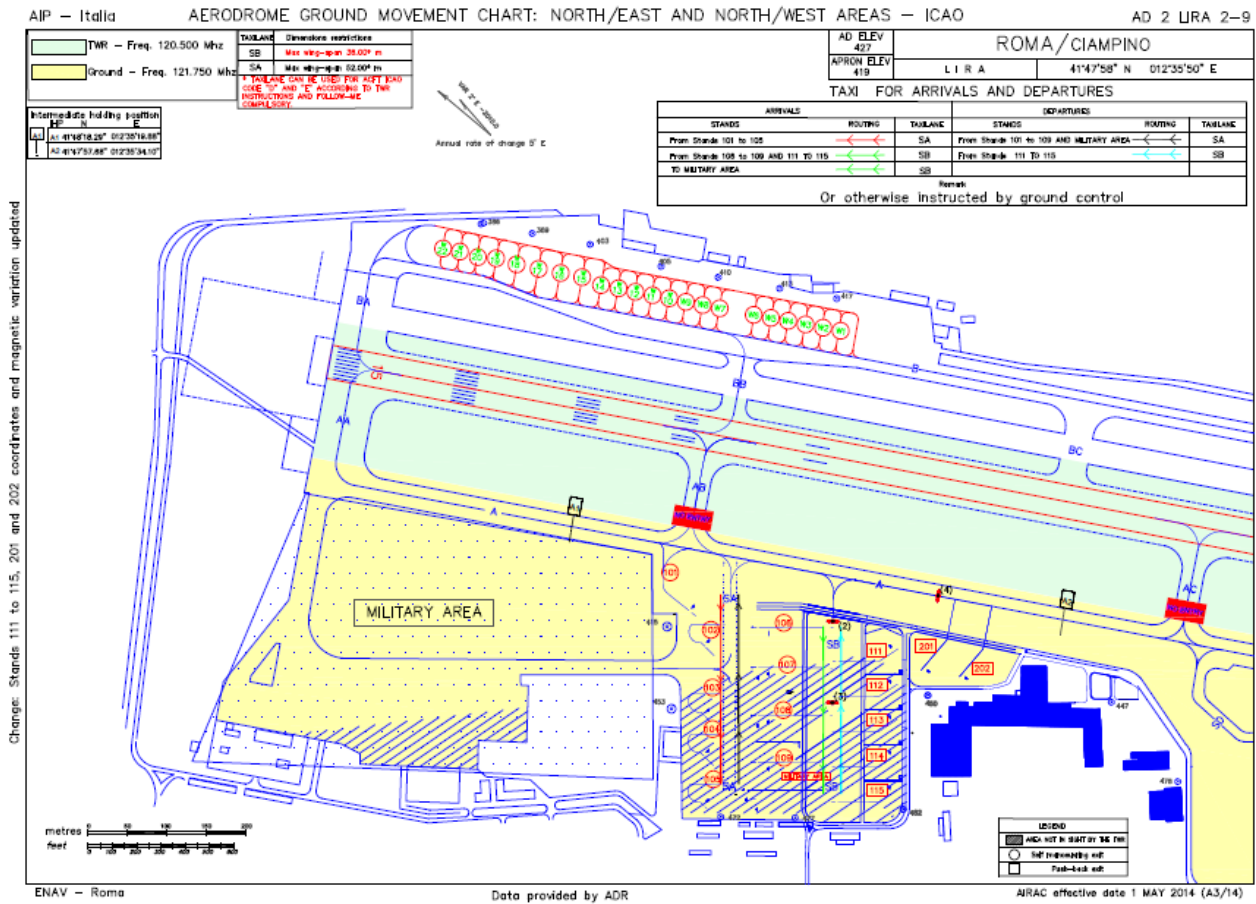
**7 LIMITAZIONI APRON TWY**

<b>APN TWY</b>	<b>Categoria</b>	<b>Capacità</b>	<b>limitazioni</b>	<b>Note</b>
SA	C	B737-800	Max Win Span 36 m	Utilizzabile per AA/MM di cat "D" e "E" in uscita da area Vip Ami rispettando le procedure previste nel documento ADR/31 Stormo "NORME DI UTILIZZO PIAZZOLE PARCHEGGIO AREA COMUNE"
SB(*)	C	B737-800	Max wing Span 36 m	Utilizzabile per AA/MM di cat "D" e "E" diretti area Vip Ami rispettando entrambe le seguenti condizioni: <ul style="list-style-type: none"> <li>o divieto ai veicoli di circolare sulle viabilità retrostanti le piazzole da 106 a 109 e dalla piazzola 111 alla 115, e</li> <li>o scorta dei follow-me militare e SAR AdR a garantire le clearances.</li> </ul>
SD	C	B737-800	Max wing span 36 m.	
AG	E	747-400	Max wing Span 65 m	
AH	C	B737-800	Max wing span 36 m.	
AL	D	AB 300-600	Max wing Span 45 m	
SG	C	B737-800	Max wing Span 36 m	Utilizzabile per AA/MM di cat "D" e "E" in uscita purché trainati con il trattore sulla via di rullaggio ALPHA fino ai IHP A3 o A4 secondo la direzione di decollo, con l'assistenza del SAR.
SH	C	B737-800	Max wing span 36 m.	
SF	D	AB 300-600	Max wing Span 52 m	AA/MM cat D uscita obbligatoria prua verso rull Alpha
TC	C	B737-800	Max wing span 36 m.	

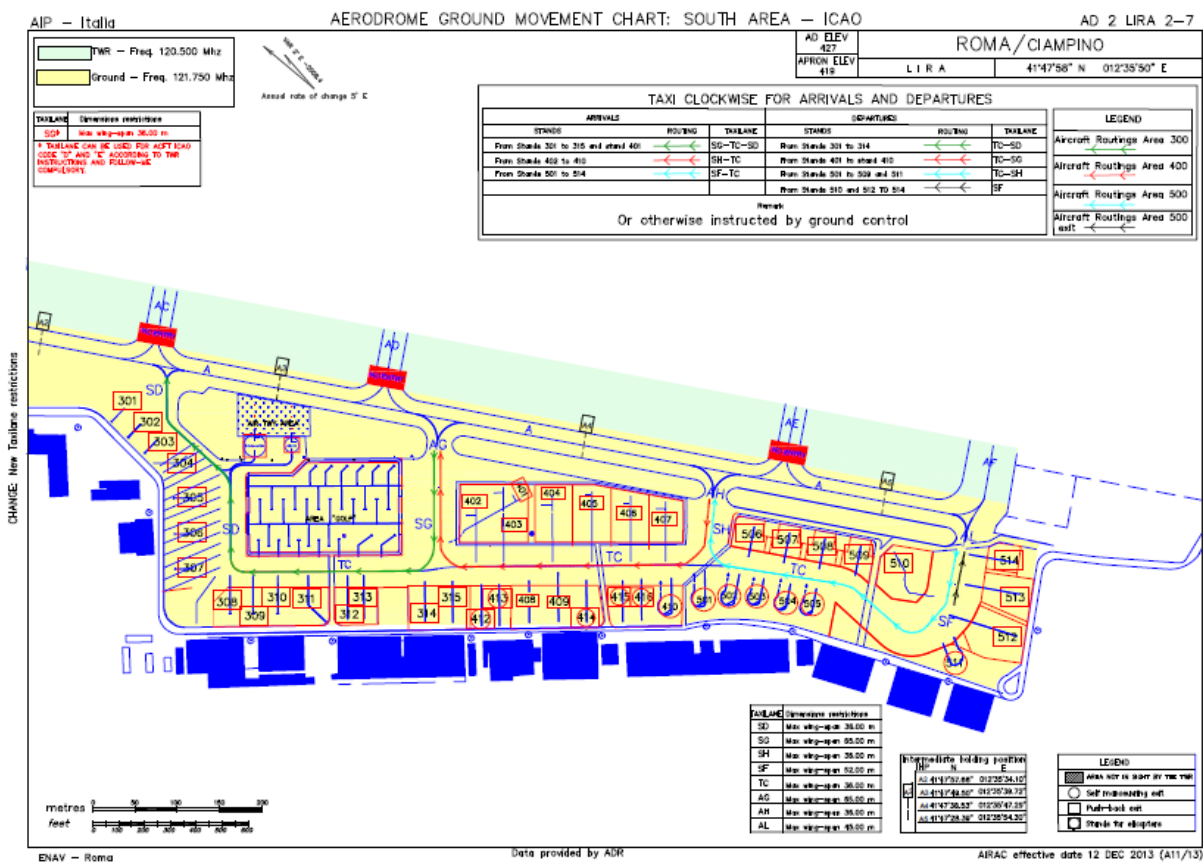
**8 PERCORSI PREFERENZIALI**

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

- **Apron Area NORTH :**



• **Apron Area SOUTH :**



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

**8.1 PERCORSI PREFERENZIALI IN ARRIVO**

Si riportano, di seguito, i percorsi preferenziali per il traffico in arrivo Pista 15/33; tuttavia, le sequenze indicate non escludono la possibilità di assegnare percorsi diversi in base alla situazione di traffico in atto.

Stands	VIA
101-105	ALPHA -SA
106-115 e VIP AMI	ALPHA -SB
201-202	ALPHA
301-315 e 401	ALPHA-AG- SG-TC- SD
402-410	ALPHA-AH- SH-TC
501-514	ALPHA-AL- SF

## 8.2 PERCORSI PREFERENZIALI IN PARTENZA

Si riportano, di seguito, i percorsi preferenziali per il traffico in partenza **Pista 15/33**; tuttavia, le sequenze indicate non escludono la possibilità di assegnare percorsi diversi in base alla situazione di traffico in atto.

Stands	VIA
<b>101-109 e Area Militare</b>	<b>SA-ALPHA</b>
<b>111-115</b>	<b>SB-ALPHA</b>
<b>201-202</b>	<b>ALPHA</b>
<b>301-314</b>	<b>TC-SD-ALPHA</b>
<b>401-410</b>	<b>TC-SG-ALPHA</b>
<b>501-509 e 511</b>	<b>TC-SH-ALPHA</b>
<b>512-514 e 510</b>	<b>SF-ALPHA</b>

## 9 ASSEGNAZIONE E GESTIONE PIAZZOLE PER AA/MM

Il Controllo Voli (C.V.), sulla base della programmazione slot coordinati da Assoclearance e sulle richieste PPR dei vettori Aviazione Generale, produce una pianificazione giornaliera delle piazzole per i voli programmati, e in base alle ultime informazioni ricevute ed alla disponibilità delle piazzole, effettua l'allocazione definitiva dei voli.

In situazioni eccezionali è consentito l'utilizzo delle posizioni di sosta riportate nel paragrafo "contingency plan" previo coordinamento con Torre di controllo ed il SAR per la scorta ed il posizionamento finale dell'aeromobile ed informazione alla D.A.

Il pilota in arrivo, con un anticipo di 20 minuti sul previsto orario di toccata (rif. AIP AD 2 LIRA 1-11 item 2 Apron), richiede l'informazione della piazzola assegnatagli (freq. 131.500).

Il pilota comunica alla TWR la piazzola di destinazione e riceve informazioni/istruzioni per il raggiungimento della stessa.

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

- **Self Manoeuvring:** parcheggi verso i quali gli aa/mm entrano ed escono con i propri mezzi

106 -107- 501 - 502 - 503 - 504 - 505 -511- 410 in area civile  
101 - 102 – 103 – 104 – 105 --108 -109 in area militare

- **Self Manoeuvring:** parcheggi verso i quali gli elicotteri entrano ed escono con i propri mezzi

H321- H322-H412- H413- H415- H416 in area civile

- **Self in – Push out :** parcheggi verso i quali gli aa/mm entrano con i propri mezzi ed escono con l'ausilio del push-back:

111 – 112 - 113 - 114 – 115  
201 – 202  
301 – 302 – 303 – 304 – 305 – 306 – 307 – 308 – 309 – 310 – 311 – 312 – 313 – 314 – 315  
402- 403 – 404 – 405 – 406 – 407 – 408- 409  
506 – 507 – 508 – 509 – 510 – 512 – 513 – 514

- **Push in – Push out:** parcheggi verso i quali gli aa/mm entrano ed escono con l'ausilio del push-back con la supervisione del personale Sicurezza Operativa:

401

## **9.1 FOLLOW\_ME – SAR**

Nel caso la movimentazione aeromobile necessiti di assistenza con follow-me e/o marshalling, il C.V. richiederà al SAR l'assistenza.

L'attività di follow-me e/o marshalling potrà essere comunque ed in qualsiasi momento imposta dalla TWR o dalla Sicurezza Operativa stessa, al fine di garantire la movimentazione AA/MM in sicurezza.

L'attività di follow-me e/o marshalling sarà comunque garantita ai piloti che ne facciano richiesta al C.V. o alla TWR.

Le richieste d'intervento con l'assistenza del SAR, dovranno essere inoltrate al C.V. con congruo anticipo per il successivo invio del personale a garanzia delle attività primarie inerenti alla Safety aeroportuale.

In caso di utilizzo delle posizioni di sosta riportate nel paragrafo "contingency plan" la presenza del SAR sarà garantita per :

- Scortare, ove necessario, i mezzi di assistenza e le autocisterne, fuori dalla viabilità veicolare.
- Supervisionare le operazioni di rampa affinché non creino intralcio alla movimentazione degli aeromobili.
- Assistere al posizionamento degli aeromobili nelle posizioni "contingency".

## **9.2 MOVIMENTAZIONE MEZZI NELLE PIAZZOLE**

La movimentazione dei mezzi in area di movimento è disciplinata secondo quanto previsto dall'ordinanza 16/2005 e dall' allegato "*Manuale di circolazione veicoli in area di movimento veicoli* ", dalla quale riportiamo alcuni estratti :

- Gli automezzi che impegnano l'APRON, devono percorrere esclusivamente le vie di scorrimento, rispettando la segnaletica stradale;
- Gli automezzi che operano in APRON devono percorrere le vie di scorrimento e non abbandonarle, se non nel punto più vicino alla piazzola parcheggio aeromobili dove sono diretti per effettuare le loro attività, in modo da seguire il più possibile i percorsi prevedibili a tutti i mezzi circolanti;
- Gli operatori non devono mai guidare un automezzo a una distanza inferiore a 5 mt dall'aeromobile eccetto i mezzi di assistenza che nello svolgimento delle operazioni necessitano di minore distanze;
- Gli operatori non devono passare con un mezzo sotto qualsiasi parte dell'aeromobile;
- L'automezzo che si avvicina a un aeromobile dovrà avere il guidatore dalla parte del velivolo stesso e dovrà mantenere una traiettoria tangente alla distanza di sicurezza;
- Gli automezzi non possono sostare entro la distanza di cinque metri dall'aeromobile, eccetto autoscale, belt loader, forklift, loader, nelle operazioni di assistenza;
- Gli operatori non possono lasciare gli automezzi in posizione di intralcio agli auto rifornitori, in modo da permettere la rapida manovra in caso di emergenza durante le fasi di rifornimento.

In aggiunta a quanto previsto per la movimentazione dei mezzi all'interno delle piazzole e a quanto riportato nel paragrafo precedente "Follow-me –SAR", i mezzi di ingombro eccezionale ( es Cobus , Autobotti Deiceing ecc. ) dovranno avvicinarsi all'aeromobile utilizzando le autoveicolari poste fronte e retro la piazzola.

Nel caso in cui non sia presente la veicolare retrostante la piazzola, per raggiungere la veicolare più vicina, i mezzi dovranno essere movimentati all'interno della piazzola stessa o delle piazzole adiacenti, rispettando le dovute distanze dagli aeromobili ed i criteri di precedenza .

Qualora la manovra di tali mezzi non possa essere condotta all'interno delle veicolari o delle piazzole stesse e sia necessario interessare aree destinate alla movimentazione degli aeromobili ( Taxiway o Apron Taxilane), l'operatore dovrà preventivamente richiedere l'assistenza del "SAR" per la conduzione del mezzo fuori segnaletica.

L'autoveicolare fronte piazzole 200 è dedicata solo al passaggio dei mezzi destinati all'assistenza degli aeromobili posizionati sulle due piazzole 201 e 202 e agli autobus passeggeri diretti alle gate A1, A2, A3 e A4 per le operazioni di imbarco. Tale autoveicolare è contraddistinta dalla segnaletica orizzontale "solo autorizzati"

Redatta da ADR S.p.A - Airport Management	P.H. Area Movim. ADR SpA		Pagina 12 di 35
--	--------------------------	--	-----------------

### **9.3 SBARCO - IMBARCO A PIEDI**

Lo sbarco e l'imbarco a piedi dei passeggeri può essere effettuato solamente ove siano soddisfatte le condizioni di seguito elencate. In caso contrario, bisogna sospendere l'attività o utilizzare il bus.

**Condizioni necessarie:**

1. Piazzole dotate di idonea segnaletica.
2. Nessuna commistione tra passeggeri di provenienza SCH ed Extra SCH, o tra passeggeri in arrivo e partenza.
3. Presenza del personale di rampa (handler responsabile e/o vettore) che garantisca un ordinato e sicuro flusso dei passeggeri all'interno del percorso pedonale, sia protetto sia con segnaletica orizzontale, dal momento della discesa del primo passeggero dall'aeromobile fino all'ingresso dell'ultimo passeggero all'interno del terminal arrivi e viceversa dall'uscita del primo passeggero dal gate del terminal di imbarco all'ingresso a bordo dell'ultimo passeggero.
4. Presenza del personale di rampa (handler responsabile e/o vettore) che garantiscano un ordinato e sicuro flusso dei passeggeri all'interno del percorso pedonale, segnalato a terra, nell'area della piazzola aeromobile nel rispetto della normativa del rifornimento carburante.

**Condizioni che non consentono lo sbarco/imbarco a piedi:**

5. Presenza di ostacoli lungo il percorso (mezzi, ristagni di acqua o ghiaccio)
6. Particolari precipitazioni meteorologiche o condizioni meteo avverse "pioggia (heavy rain), neve, grandine, vento forte, ecc."
7. movimentazione di aeromobili nelle piazzole adiacenti durante l'attività di sbarco/imbarco.

**Limitazioni per imbarco a piedi:**

Alle piazzole 201, 202, 112, 113 è consentito solo dalle gate A1/A2/A3/A4, salvo limitazioni precedentemente elencate.

Per ogni piazzola di sosta aeromobile sono riportate nelle tabelle di seguito descritte le modalità di Sbarco/Imbarco passeggeri.

### **9.4 OPERAZIONI PRELIMINARI ALLA "MESSA IN MOTO" E AL "PUSHBACK"**

L'operatore di rampa comunicherà al pilota "IL PRONTO", dopo essersi assicurato che:

- imbarco terminato;
- stive chiuse;
- attrezzature rimosse e stand libero da uomini e mezzi non direttamente coinvolti nella movimentazione dell'a/m stesso e/o nelle procedure di messa in moto dello stesso;

fanno eccezione:

- a) i mezzi GPU e ASU, necessari alla messa in moto in caso di inoperatività dell'APU;
  - b) la scala, operata autonomamente o esterna, se previsto da alcune Compagnie Aeree per procedure di sicurezza.
- per gli stand che lo necessitano, trattore per push back agganciato.

Tale comunicazione sarà necessaria al pilota per attenersi a quanto riportato in AIP AD 2 LIRA 1-11 item Apron.

### **9.5 TRAINI/PUSH-BACK**

- I trattori che eseguono operazioni di push-back, non possono impegnare le aree pedonali destinate al transito dei passeggeri in imbarco o sbarco, se non per il tempo strettamente necessario allo svolgimento dell'attività di push-back.
- la comunicazione ricevuta da TWR frequenza Ground relativa all'approvazione delle operazioni di push back è riportata dal pilota all'agente di rampa che ha in contatto. Quest'ultimo è responsabile di garantire la sicurezza delle operazioni durante l'intera manovra, in relazione alla movimentazione degli altri aa/mm negli stand adiacenti ed alla presenza di eventuali ostacoli.

Redatta da ADR S.p.A - Airport Management	P.H. Area Movim. ADR SpA		Pagina 13 di 35
--	--------------------------	--	-----------------

- La movimentazione al traino dei velivoli deve essere iniziata solo dopo l'istruzione della TWR, con la quale va mantenuto il contatto radio continuo bilaterale (TWR-COCKPIT) per tutta la durata della manovra. Oltre a ciò deve essere assicurato il contatto Radio tra l'operatore del trattore ed il cockpit. In caso di assenza di contatto Radio bilaterale con la TWR (TWR-Cockpit) dovrà essere assicurata la presenza del SAR, che manterrà il contatto radio con la TWR.
- Sono vietate le manovre di push-back in contemporanea da due piazzole contigue.

Nelle tabelle dei quadranti per ogni piazzola è riportata la procedura di ingresso/uscita che deve essere adottata.

## 9.6 START UP POINT

Sulle Apron TWY “SB”, “SD”, “TC”, “SF” e “Taxiway Alpha”, sono stati identificati dei punti idonei per la messa in moto (start up points) denominati “SB1”, “SB2”, “SD1”, “SD2”, “TC2”, “SF1” e “TA1”, che indicano le posizioni in cui l'aeromobile dovrà essere rilasciato dal trattore al termine della manovra di push-back. Tali punti si trovano distanti tra di loro per garantirne l'utilizzo contemporaneo; nei paragrafi dei quadranti si riportiamo le specifiche di utilizzo.

Per tutte le piazzole dove non è previsto l'utilizzo di uno specifico start up point, l'operatore push dovrà lasciare l'aeromobile non appena allineato sulla via di rullaggio retrostante la piazzola, salvo diversa istruzione della TWR.

## 9.7 MESSA IN MOTO IN PIAZZOLA

In caso di viabilità situata dietro le piazzole di sosta aeromobili, è vietata la circolazione dei veicoli durante l'operazione di accensione motore.

Nelle seguenti situazioni, il responsabile interessato alla messa in moto (handler, tecnico, pilota ecc), dovrà coordinare con il Controllo Voli, l'invio del SAR per la supervisione dell'attività, in particolare :

### Accensione di un motore al minimo in piazzola, con uscita in push-back, per APU inoperativo:

Prima di iniziare l'operazione, il responsabile delle operazioni (handler, tecnico, pilota ecc.) dovrà informare il Controllo Voli dell'esigenza.

L'operazione di messa in moto potrà avvenire solo dopo l'autorizzazione del SAR, il quale provvederà a garantire durante la fase di push-back l'interdizione la circolazione dei veicoli sulla viabilità retrostante.

### Accensione di un motore, per verifica componenti:

Prima di iniziare l'operazione il responsabile delle operazioni (handler, tecnico, pilota ecc.) dovrà informare il Controllo Voli dell'esigenza.

Il controllo Voli provvederà all'invio del SAR in piazzola per la verifica di alcune prescrizioni di sicurezza ovvero:

- messa il moto di un solo motore al minimo della potenza
- durata massima della prova di cinque minuti per motore.

### Accensione motori al minimo in piazzola, per allineamento piattaforme inerziali ed uscita in Push- Back.

In caso di piazzola senza la viabilità retrostante il responsabile interessato alla messa in moto (handler, tecnico, pilota ecc), dovrà informare il Controllo Voli dell'esigenza ed assicurare che non ci siano persone e mezzi nell'area retrostante l'aeromobile prima dell'inizio della messa in moto motori.

## **9.8 PROVA MOTORI**

In caso di utilizzo delle aree dedicate alla prova motori, ( AIP AD 2 LIRA 1-14 Restrizioni al suolo item 3 Prove motori) , prima di iniziare l'operazione, il responsabile delle operazioni (handler, tecnico, pilota ecc.) dovrà informare il Controllo Voli dell'esigenza ,il quale chiederà alla TWR informazione in merito a quale delle due prove motori ( rullaggio alpha sud o nord) è disponibile e valuterà le restrizioni per l'impiego dell'area, ovvero :

- Fasce orarie di utilizzo
- Movimentazione contemporanea di aa/mm di cat ICAO "D" o "E"
- Procedura di bassa visibilità in atto.
- Chiusura per lavori dei tratti di twy "A" destinati alla prova motori.
- Chiusura degli svincoli "AB" ed "AE"

Dopo aver valutato la disponibilità dell'area il C.V. comunicherà al responsabile delle operazioni quale area prova motori utilizzare ( in base alla pista in uso ) ed invierà il SAR per supervisionare il corretto posizionamento dell'aeromobile.

Nel caso sia necessario posizionare l' aeromobile non allineato con la center line di rullaggio , oppure con i motori contro vento, o nel caso in cui il jet-blast generato dai motori invada le autoveicolari o le piazzole limitrofe alla prova motori , il SAR dovrà:

- far posizionare l'aeromobile in modo che non rechi danni a terzi o infrastrutture ,nel caso chiudere l'autoveicolare al traffico,
- sospendere le operazioni, in caso non siano garantite le condizioni di sicurezza.

E' fatto divieto, ai mezzi che dovranno prestare assistenza al seguito dell'aeromobile trainato fino alla prova motore, di movimentarsi sul rullaggio ALPHA senza il contatto TWR.

A tale scopo bisognerà richiedere l'assistenza del SAR per scortare il mezzo da e per l'area dedicata alla prova motori.

## 10 QUADRANTE 100

P.la	Capacità	Follow-me	Marshalling	Ingresso/ Uscita	Imbarco/ Sbarco	Start-up points	Remarks Note
101	Piazzola AMI						
102	Piazzola AMI						
103	Piazzola AMI						
104	Piazzola AMI						
105	Piazzola AMI						
106	Fino a A/M B737-800	NO	NO	Self/Self	Bus / Bus	No	
107	Fino a A/M B757-200	NO	NO	Self/Self	Bus / Bus	no	
108	Piazzola AMI						
109	Piazzola AMI						
111	Fino a A/M B737-800	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	Si (SB1/SB2)	(* )vedi procedura
112	Fino a A/M B737-800	NO	NO	Self / Push	A piedi / A piedi (*)	Si (SB1/SB2)	(* ) vedi procedura
113	Fino a A/M B737-800	NO	NO	Self / Push	A piedi / A piedi (*)	Si (SB1/SB2)	(* ) vedi procedura
114	Fino a A/M B737-800	NO	NO	Self / Push	Bus /A piedi (*)	Si (SB1/SB2)	(* ) vedi procedura
115	Fino a A/M B737-800	NO	NO	Self / Push	Bus /A piedi (*)	Si (SB1/SB2)	(* ) vedi procedura

### 10.1 PROCEDURA IMBARCO A PIEDI STAND 112 E 113

- E' consentito l'imbarco alla piazzola 112 in assenza di sbarchi dalle piazzole 201 e 202.
- E' consentito l'imbarco alla piazzola 113 in assenza di sbarchi dalle piazzole 201, 202 e 112

Tali attività potranno essere svolte allorquando l'handler di riferimento garantisca sotto la propria responsabilità l'ordinato flusso di passeggeri, la NON commistione tra passeggeri in arrivo e passeggeri in partenza e la NON commistione tra passeggeri di provenienza o destinazione SHENGEN con passeggeri di provenienza o destinazione EXTRA SHENGEN.

## 11 QUADRANTE 200

P.la	Capacità	Follow-me	Marshalling	Ingresso/ Uscita	Imbarco/ Sbarco	Start-up points	Remarks Note
201	Fino a A/M MD 80	NO	NO	Self / Push	A piedi /A piedi (*)	Si (TA1)	
202	Fino a A/M B737-800	NO	NO	Self / Push	A piedi / A piedi (*)	Si (TA1)	

### 11.1 PROCEDURA IMBARCO A PIEDI STAND 201 E 202

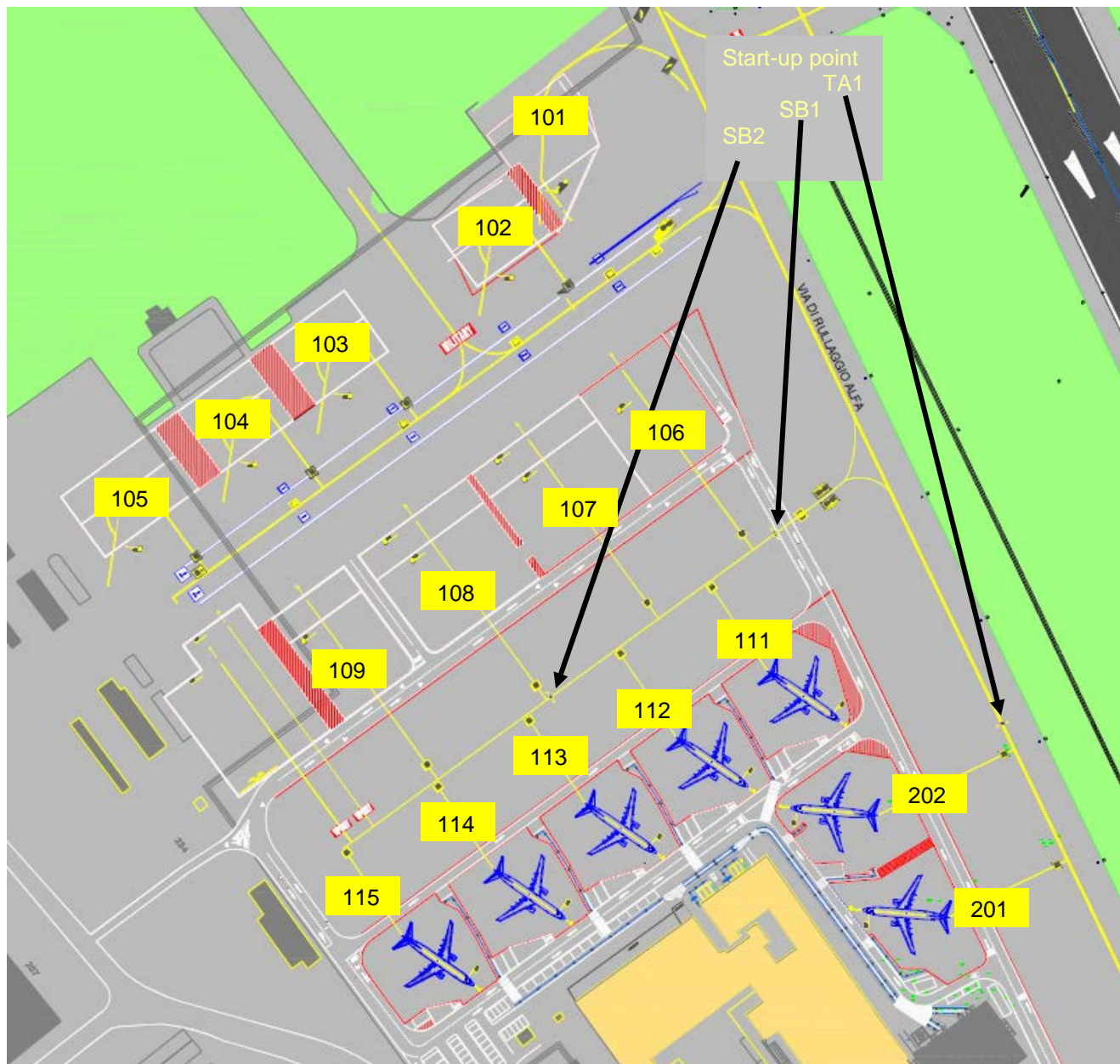
E' consentito l'imbarco alla piazzola:

- 202 dalle gate A3 e A4 e alla piazzola 201 dalle gate A1 e A2 contemporaneamente separando i passeggeri.
- 202 dalle gate A3 e A4 e alla piazzola 112 dalle gate A1 e A2 contemporaneamente separando i passeggeri nei due corridoi e senza la presenza di sbarchi dalla piazzole 201.
- 202 dalle gate A3 e A4 e alla piazzola 113 dalle gate A1 e A2 contemporaneamente separando i passeggeri nei due corridoi e senza la presenza di sbarchi dalla piazzole 201 e 112.
- 112 dalle gate A1 e A2 senza la presenza di sbarchi dalle piazzole 201 e 202.
- 113 dalle gate A1 e A2 senza la presenza di sbarchi dalle piazzole 201, 202 e 112.

Tali attività potranno essere svolte in condizioni che l'handler di riferimento garantisca sotto la propria responsabilità l'ordinato flusso di passeggeri, la NON commistione tra passeggeri in arrivo e passeggeri in partenza e la NON commistione tra passeggeri di provenienza o destinazione SHENGEN con passeggeri di provenienza o destinazione EXTRA SHENGEN

Redatta da ADR S.p.A - Airport Management	P.H. Area Movim. ADR SpA		Pagina 16 di 35
--	--------------------------	--	-----------------

11.2 PLANIMETRIA QUADRANTE 100 e 200



Start up Point "SB1" impegnato:

STAND	self-in	di self-out	di push-out	Manovra di push-out posizione start-up point SB2
106	NO	SI	NO	
107	NO	SI	NO	
108	NO	SI		SI
109	NO	SI		SI
111	NO		NO	
112	NO		NO	
113	NO			SI
114	NO			SI
115	NO			SI
Area Vip AMI	NO	SI		SI

- Non è consentita la manovra di push back per gli AA/MM dalle piazzole 114 e 115 se hanno eseguito la messa in moto in piazzola per APU non operativo.

**Start up Point "SB2" impegnato:**

STAND	self-in	push-out	self-out	Manovra di push-out posizione start-up point SB1
106	SI		SI	SI
107	SI		SI	SI
108	NO	NO	SI	NO
109	NO	NO	SI	NO
111	SI			SI
112	NO	NO		NO
113	NO	NO		SI
114	NO	NO		SI
115	NO	NO		SI
Area Vip AMI	NO	NO	SI	NO

- Durante la fase di push-back, per portarsi sul start-up point SB1, non è consentita la messa in moto motori nel corso della manovra.

Gli aeromobili pronti a rullare dalle posizioni SB1 e SB2 devono cominciare a muoversi sfruttando unicamente la spinta del motore al minimo. In caso di necessità di maggiore potenza (break-away) per muoversi dalla posizione SB1, è richiesto di contattare preventivamente il C.V. ed ottenere quindi l'autorizzazione che è rilasciata previo controllo di assenza di personale in corrispondenza dello start-up point SB2.

Per le piazzole 114 e 115, al fine di evitare il Jet-Blast sul manufatto SE.MO.CA. e la viabilità adiacente, gli aeromobili dovranno iniziare la manovra di messa in moto motori sullo start-up point SB2.

La potenza dei motori deve essere comunque sempre mantenuta al minimo (idle).

**Start up Point "TA1 impegnato:**

STAND	self-in	push-out
201	NO	NO
202	NO	NO

**12 QUADRANTE 300**

P.la	Capacità	Follo w-me	Marsh alling	Ingresso/ Uscita	Imbarco/ Sbarco	Start-up points	Remarks Note
301	Fino a A/M F900B	NO	NO	Self / Push	Bus-Escluso crew Bus-Escluso crew	Si (SD1)	Limite max sosta 30min.
302	Fino a A/M F900B	NO	NO	Self / Push	Bus-Escluso crew Bus-Escluso crew	Si (SD1)	Limite max sosta 30min.
303	Fino a A/M F900B	NO	NO	Self / Push	Bus-Escluso crew Bus-Escluso crew	Si (SD1)	Limite max sosta 30min.
304	Fino a A/M G V	NO	NO	Self / Push	Bus - A piedi / Bus - A piedi	Si (SD2)	Limite max sosta 30min.
305	Fino a A/M G V	NO	NO	Self / Push	Bus - A piedi / Bus - A piedi	Si (SD2)	Limite max sosta 30min.
306	Fino a A/M G V	NO	NO	Self / Push	Bus - A piedi / Bus - A piedi	Si (SD2)	Limite max sosta 30min.
307	Fino a A/M G V	NO	NO	Self / Push	Bus - A piedi / Bus - A piedi	Si (SD2)	Limite max sosta 30min.
308	Fino a A/M F900B	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	No	
309	Fino a A/M G IV	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	No	
310	Fino a A/M CL 415	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	No	
311	Fino a A/M G V	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	No	
312	Fino a A/M F900B	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	No	
313	Fino a A/M F20	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	No	
314	Fino a A/M CL 415	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	No	
315	Fino a A/M G V	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	Si (TC2)	
H 320	Fino a Hel S64 F	NO	SI	Self / Self Traino da e per hangar	Bus / Bus	No	Movimentazione in fase alternata con la piazzola adiacente occupata da Hel
H 321	Fino a Hel Bell 412	NO	SI	Self / Self Traino da e per hangar	Bus / Bus	No	Movimentazione in fase alternata con la piazzola adiacente occupata da Hel

**Start up Point "SD1" ( nose North ) impegnato:**

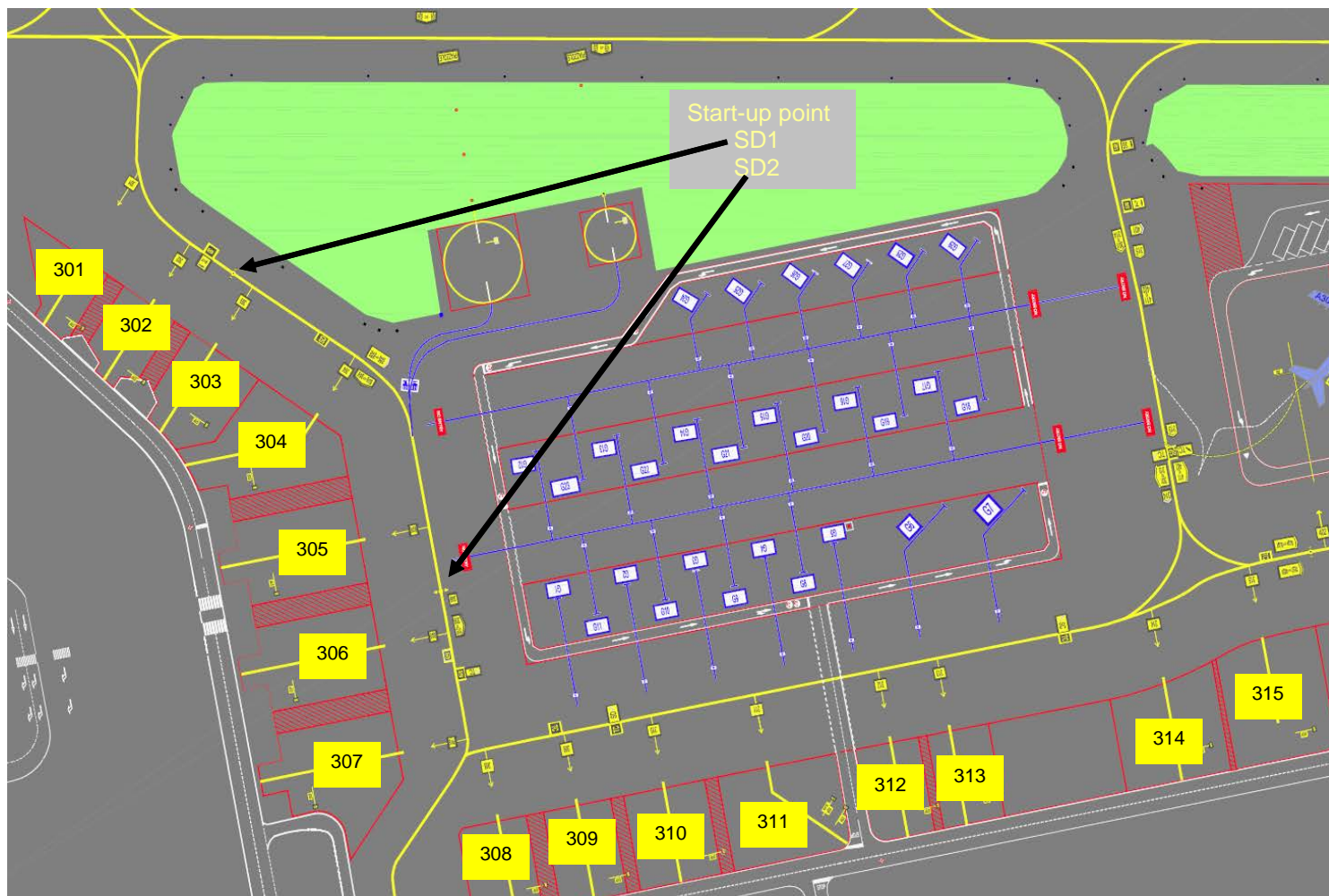
STAND	self-in	push-out	Manovra di push-out posizione start-up point SD2
301	NO	NO	
302	NO	NO	
303	NO	NO	
304	NO		SI
305	SI		SI
306	SI		SI
307	SI		SI

**Start up Point "SD2" ( nose EST ) impegnato:**

STAND	self-in	push-out	Manovra di push-out posizione start-up point SD1
301	NO		SI
302	NO		SI
303	NO		SI
304	NO	NO	
305	NO	NO	
306	NO	NO	
307	SI	NO	

- Non è consentito il movimento al traino per gli elicotteri da e per le piazzole H320 e H321. l'ingresso

### 12.1 PLANIMETRIA QUADRANTE 300



### 13 AREA AVIAZIONE GENERALE (AREA GOLF)

Per aeromobili di Aviazione Generale, è destinata un'area di parcheggio denominata " AREA GOLF", delimitata da una segnaletica blu.

Le posizioni di sosta realizzate al suo interno sono identificate da un codice alfanumerico che va da G1 a G29, e da una linea a "T" che indica l'allineamento della fusoliera dell'aeromobile.

Le posizioni di sosta, essendo a capacità variabile, non hanno una posizione di stop definita per tipo aeromobile, sarà quindi cura degli handler, posizionare l'aeromobile con la coda e/o i piani di coda allineati alla linea di demarcazione rossa. La segnaletica orizzontale indicante la "T" identifica il punto dove collocare il ruotino, per la massima categoria di aeromobile consentita sulla posizione GOLF come descritto nella tabella di seguito descritta.

L'utilizzo delle posizioni di sosta all'interno dell'area "Golf" prevede delle particolari prescrizioni elencate di seguito:

- Divieto di messa in moto.
- E' consentito lo spostamento da e per le piazzole standard solo con l'utilizzo del trattore.
- Divieto di svolgere operazioni di rampa (sbarco/imbarco, scarico/carico, rifornimento, pulizie di bordo, scarico toilette, lavaggio aeromobile, ecc.)
- Divieto di accensione dell'APU, ad esclusione del tempo necessario alle operazioni di traino.
- E' consentito l'utilizzo del GPU, previa verifica degli ingombri da parte del SAR.
- La manutenzione dell'aeromobile è possibile previa richiesta di autorizzazione al C.V che invierà il SAR per verificare che sia garantita la sicurezza degli aeromobili posizionati in aree adiacenti.

Qualora la manutenzione richieda superfici più ampie il vettore dovrà avanzare richiesta al C.V. con congruo anticipo. Il C.V. provvederà a concedere l'autorizzazione, per il tempo strettamente necessario, identificando un'area adeguata alla richiesta con l'intervento del SAR che verificherà le idonee distanze di sicurezza.

- In caso di vento forte (strong wind) e/o in occasione di soste prolungate nel tempo, si rende necessario assicurare opportunamente gli aeromobili parcheggiati, posizionando tacchi aggiuntivi su tutti i carrelli e, ove possibile, l'adozione di procedure di ancoraggio se previsto nel manuale operativo dell'aeromobile

In caso di partenza/arrivo "ferry", ove non siano necessarie operazioni di rampa, è consentito il traino direttamente dalla posizione in area GOLF ai punti di messa in moto sul raccordo SD o sulla Apron TWY TC per le posizioni da G1 a G7 e vice versa.

In tal caso, il pilota o l'handler dovranno coordinare con il C.V. la seguente procedura:

L'handler/ pilota dovrà comunicare al Controllo Voli quanto segue per voli in partenza:

- che il volo non ha passeggeri da imbarcare
- che l'aeromobile posizionato nell'area GOLF non necessita delle operazioni di rampa.
- che l'aeromobile è pronto per essere trainato.

Il Controllo Voli:

- Comunicherà alla TWR la partenza del volo ferry
- Invierà il SAR per la supervisione del traino fino al punto di messa in moto.

Il Pilota o l'handlers/ dovrà comunicare al C. V. quanto segue per voli in arrivo:

- Che il volo non ha passeggeri da sbarcare.
- Che l'aeromobile in arrivo non necessita di nessuna assistenza (scarico/carico, rifornimento, pulizie di bordo, scarico toilette, lavaggio aeromobile rifornimento carburante, etc).

Il Controllo Voli:

- Contatta l'handlers di riferimento per coordinare la presenza del trattore
- Comunicherà alla TWR la richiesta del pilota/handlers del volo ferry
- Invierà il SAR per effettuare il follow-me dal punto di messa in moto fino alla posizione in area golf.

### **13.1 PERCORSI STANDARD PER TRAINO AEROMOBILI DI AVIAZIONE GENERALE**

Al fine di regolamentare le attività di traino per AA/MM di Aviazione Generale, riportiamo di seguito le modalità ed i percorsi standard, per i traini dalle piazzole "Drop off" all'area "Golf" e vice versa, salvo diverse istruzioni impartite dalla TWR per esigenze contingenti di traffico aereo.

Da piazzole "Drop off" (quadrante 300) ad area "Golf"

- Traino dalle piazzole 301-302-303-304-305-306-307 verso area Golf posizioni da G08 a G29: L'aeromobile dovrà essere spinto sulla Apron Taxilane "SD" e dovrà essere trainato all'interno dell'area "Golf" dall'ingresso più prossimo alla posizione di sosta assegnata, interessando la Apron Taxilane "SD".
- Traino dalle piazzole 301-302-303-304-305-306-307 verso area Golf posizioni da G01 a G07: L'aeromobile dovrà essere spinto sulla Apron Taxilane "SD" e dovrà essere trainato all'interno della posizione di sosta assegnata percorrendo le Apron Taxilane "SD" e "TC".

Da piazzole quadrante 400 ad area "Golf"

- Traino dalle piazzole 400 verso area "Golf" posizioni da G08 a G29: L'aeromobile dovrà essere spinto sulla Apron Taxilane "TC" e dovrà essere trainato all'interno dell'area "Golf" dall'ingresso più prossimo alla posizione di sosta assegnata, interessando le Apron Taxilane "TC" e "SG".

Redatta da ADR S.p.A - Airport Management	P.H. Area Movim. ADR SpA		Pagina 21 di 35
--	--------------------------	--	-----------------

- Traino dalle piazzole 400 verso area "Golf" posizioni da G01 a G07:  
L'aeromobile dovrà essere spinto sulla Apron Taxilane "TC" e dovrà essere trainato all'interno della posizione di sosta assegnata percorrendo la Apron Taxilane "TC".

Da area "Golf" a piazzole "Drop off" (quadrante 300)

- Traino da posizioni di sosta da G08 a G29 alle piazzole 301-302-303-304-305-306-307:  
L'aeromobile dovrà essere trainato dall'uscita più prossima alla posizione di sosta interessando la Apron Taxilane "SD".
- Traino da posizioni di sosta da G01 a G07 alle piazzole 301-302-303-304-305-306-307:  
L'aeromobile dovrà essere spinto sulla Apron Taxilane "TC" e dovrà essere trainato alla piazzola drop off assegnata percorrendo le Apron Taxilane "TC" e "SD".

Da area "Golf" alle piazzole quadrante 400

- Traino da posizioni di sosta da G08 a G29 alle piazzole 400:  
L'aeromobile dovrà essere trainato alla piazzola drop off assegnata dall'uscita più prossima alla posizione di sosta interessando le Apron Taxilane "SG" e "TC".
- Traino da posizioni di sosta da G01 a G07 alle piazzole 400:  
L'aeromobile dovrà essere spinto sulla Apron Taxilane "TC" e dovrà essere trainato alla piazzola drop off assegnata percorrendo la Apron Taxilane "TC".

13.2 PLANIMETRIA AREA GOLF



**13.3 POSIZIONI AREA GOLF**

<b>Pos. GOLF</b>	<b>Capacità</b>	<b>Follow-me</b>	<b>Marshaling</b>	<b>Ingresso/Uscita</b>	<b>Imbarco/Sbarco</b>	<b>Allineamento</b>	<b>Remarks Note</b>
G1	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G2	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G3	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G4	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G5	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G6	Fino a A/M GLF IV	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo GLF IV	Divieto operazioni di rampa
G7	Fino a A/M GLF IV	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo GLF IV	Divieto operazioni di rampa
G8	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G9	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G10	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G11	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G12	Fino a A/M Falcon 900B	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 900B	Divieto operazioni di rampa
G13	Fino a A/M Falcon 900B	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 900B	Divieto operazioni di rampa
G14	Fino a A/M Falcon 900B	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 900B	Divieto operazioni di rampa
G15	Fino a A/M Falcon 900B	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 900B	Divieto operazioni di rampa
G16	Fino a A/M Falcon 900B	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 900B	Divieto operazioni di rampa
G17	Fino a A/M Falcon 900B	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 900B	Divieto operazioni di rampa
G18	Fino a A/M Falcon 50	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 50	Divieto operazioni di rampa
G19	Fino a A/M Falcon 50	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 50	Divieto operazioni di rampa
G20	Fino a A/M Falcon 50	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 50	Divieto operazioni di rampa
G21	Fino a A/M Falcon 50	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 50	Divieto operazioni di rampa
G22	Fino a A/M Falcon 50	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 50	Divieto operazioni di rampa
G23	Fino a A/M Falcon 50	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 50	Divieto operazioni di rampa
G24	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G25	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G26	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G27	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G28	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G29	Fino a A/M Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo A/M Falcon 20	Divieto operazioni di rampa

## 14 PIAZZOLE ELICOTTERI H321 E H322

Ingresso e uscita in overing dal rullaggio Alpha.

Non sono consentite operazioni di rampa e/o rifornimento in concomitanza dell'arrivo, della partenza e comunque durante il tempo in cui il motore dell'elicottero della piazzola adiacente è in moto.

Gli elicotteri che utilizzeranno le piazzole H320 e H321 diretti in hangar, dovranno essere trainati da e per gli hangar, transitando via Apron Taxilane "TC" e "SD" o viceversa.

Utilizzo di piazzole aeromobili per elicotteri:

In caso, di necessità operative, si potrà posizionare un elicottero ( con i pattini o con le ruote) , su una delle seguenti piazzole aeromobile: 402, 407, 506. Tale attività sarà prevista con l'assistenza del "SAR" in ingresso ed in uscita, mettendo in moto in piazzola.

L'assegnazione della piazzola sarà effettuata previo coordinamento tra Controllo Voli e Sicurezza Operativa, tenendo conto delle dimensioni della piazzola e del tipo di elicottero ( dimensioni del rotore principale ).

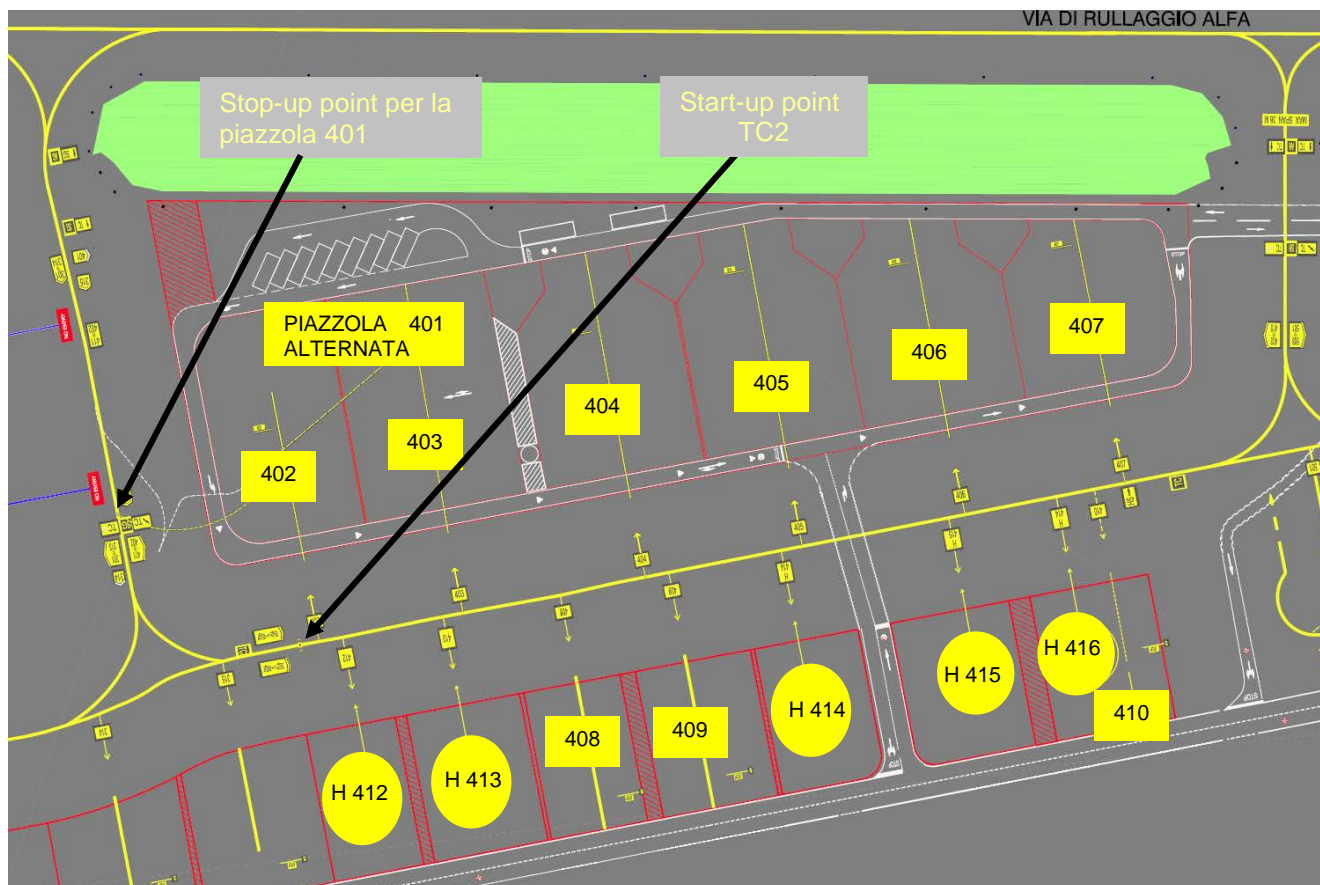
### 14.1 PLANIMETRIA PIAZZOLE ELICOTTERI H321 E H322



**15 QUADRANTE 400**

<i>P.la</i>	<i>Capacità</i>	<i>Follow-me</i>	<i>Marshaling</i>	<i>Ingresso / Uscita</i>	<i>Imbarco / Sbarco</i>	<i>Start-up points</i>	<i>Remarks Note</i>
401	Fino a A/M B747-400	SI	SI	Traino/ Push	Bus / Bus	No	Uscita con push fino alla TWY ALPHA IHP A3 o A4
402	Fino a A/M GLF V	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	Si (TC2)	
403	Fino a A/M MD90	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	Si (TC2)	
404	Fino a A/M B737-800	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	Si (TC2)	
405	Fino a A/M MD90	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	Si (TC2)	
406	Fino a A/M B737-800	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	Si (TC2)	
407	Fino a A/M B737-800	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	Si (TC2)	
408	Fino a A/M GLF IV	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	Si (TC2)	
409	Fino a A/M GLF V	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	Si (TC2)	
410	Fino a A/M Piaggio 180	NO	NO	Self / Self	Bus / Bus	No	Alternata con piazzola H416
H 412	Fino a HEL A 109	NO	NO	Self / Self	Bus / Bus	No	Movimentazione in fase alternata con la piazzola adiacente occupata da Hel
H 413	Fino a HEL AB 412	NO	NO	Self / Self	Bus / Bus	No	Movimentazione in fase alternata con la piazzola adiacente occupata da Hel
H 414	Fino a HEL A 109	NO	NO	Self / Self	Bus / Bus	No	
H 415	Fino a HEL AB 412	NO	NO	Self / Self	Bus / Bus	No	Movimentazione in fase alternata con la piazzola adiacente occupata da Hel
H 416	Fino a HEL AB 412	NO	NO	Self / Self	Bus / Bus	No	Movimentazione in fase alternata con la piazzola adiacente occupata da Hel

**15.1 PLANIMETRIA QUADRANTE 400**



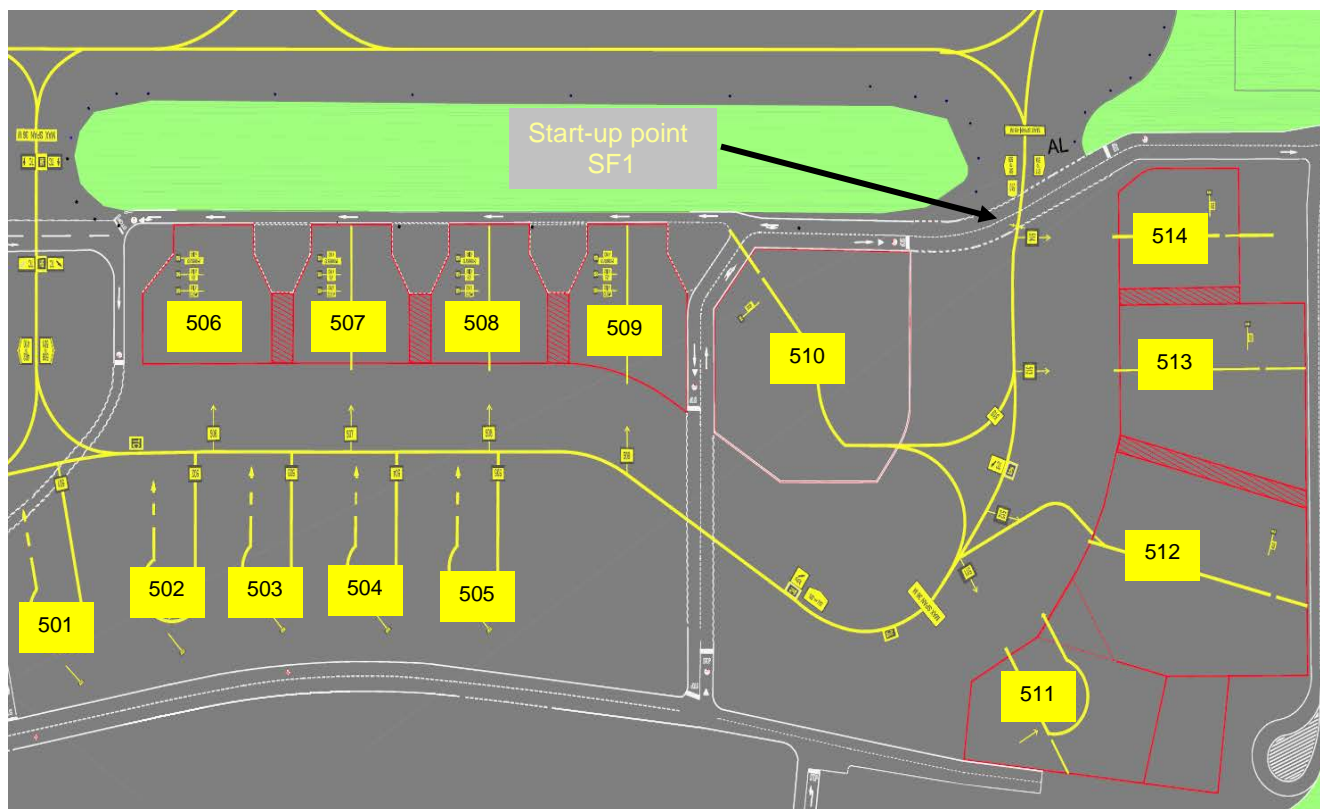
**Start-up point "TC2" impegnato:**

STAND	self-in	push-out
402	NO	NO
403	NO	NO
404	NO	NO
405	SI	NO
406	SI	NO
407	SI	NO
408	NO	NO
409	NO	NO
410	SI	NO
H412	NO	NO
H413	NO	NO
H414	SI	NO
H415	SI	NO

**16 QUADRANTE 500**

<i>P.la</i>	<i>Capacità</i>	<i>Follow-me</i>	<i>Marshalling</i>	<i>Ingresso / Uscita</i>	<i>Imbarco / Sbarco</i>	<i>Start-up points</i>	<i>Remarks Note</i>
501	Fino a A/M Falcon 50	NO	NO	Self / Self	Bus / Bus	No	Parcheggi ad uso esclusivo CAI
502	Fino a A/M Falcon 50	NO	NO	Self / Self	Bus / Bus	No	Parcheggi ad uso esclusivo CAI
503	Fino a A/M Falcon 50	NO	NO	Self / Self	Bus / Bus	No	Parcheggi ad uso esclusivo CAI
504	Fino a A/M Falcon 50	NO	NO	Self / Self	Bus / Bus	No	Parcheggi ad uso esclusivo CAI
505	Fino a A/M Falcon 50	NO	NO	Self / Self	Bus / Bus	No	Parcheggi ad uso esclusivo CAI
506	Fino a A/M GLF V	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	No	
507	Fino a A/M GLF V	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	No	
508	Fino a A/M GLF V	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	No	
509	Fino a A/M GLF V	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	No	
510	Fino a A/M AB 300-600	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	Si (SF1)	Followe-me car su twy AL per AA/MM con wing-span tra 46,84 m e 52 m (B767).
511	Fino a A/M Falcon 900B	NO	NO	Self / Self	Bus / Bus	No	
512	Fino a A/M AB 300-600	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	Si (SF1)	Followe-me car su twy AL per AA/MM con wing-span tra 46,84 m e 52 m (B767).
513	Fino a A/M B737-800	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	Si (SF1)	
514	Fino a A/M GLF V	NO	NO	Self / Push	Bus / Bus	Si (SF1)	

**16.1 PLANIMETRIA QUADRANTE 500**



**Start up Point “SF1” impegnato:**

STAND	self-in	push-out
510	NO	NO
511	NO	NO
512	NO	NO
513	NO	NO
514	NO	NO

- E' consentita la manovra in uscita in self-manoeuvring dalla piazzola 511 solo per aeromobili Falcon 900/2000 direzione Apron taxilane TC/SH .

**17 POSIZIONE DI SOSTA CONTINGENCY PLAN**

In caso di necessità operative critiche, al fine di contenere eccezionale numero di aeromobili a terra sono state previste alcune posizioni di sosta o di attesa per aeromobili fino a categoria “C” , penalizzando alcune aree operative dell'aeroporto.

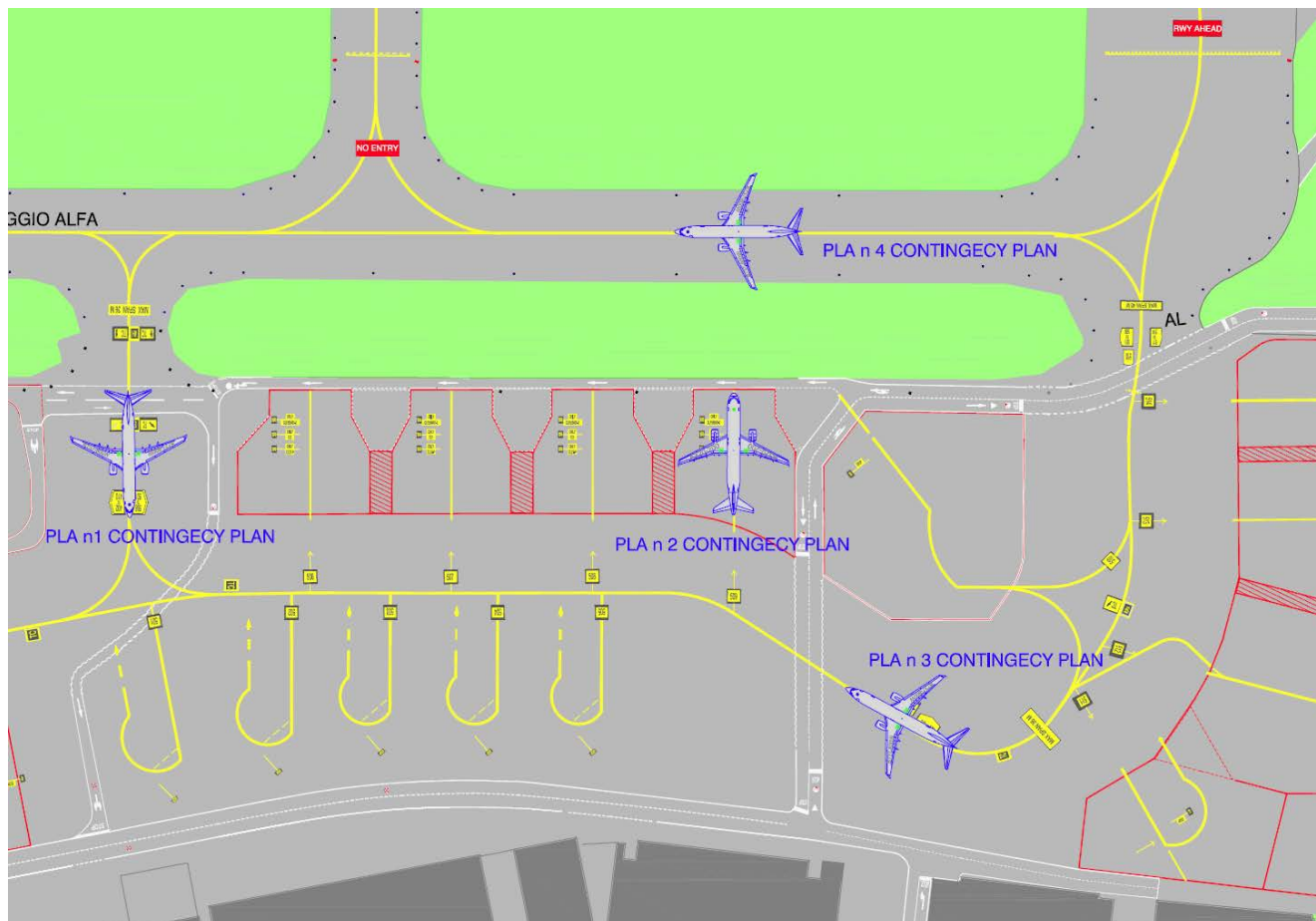
Di seguito l'elenco delle posizioni di sosta e le relative limitazioni operative:

- 1 posizione sulla Apron Taxilane “SH”, ( chiusura della Apron Taxilane “SH” e della veicolare ) .
- 1 posizione sulla piazzola 509 (rifornimento carburante solo con presenza ADR SAR)
- 1 posizione sulla Apron Taxilane “SF”, ( solo per attesa libero piazzola senza effettuare alcuna operazione di rampa).
- 1 posizione sulla piazzola “ prova motori ” , ( solo per attesa libero piazzola senza effettuare alcuna operazione di rampa).

Per le categorie di aeromobili “A” e “B” , potranno essere identificate alcune piazzole idonee ad ospitare più aeromobili contemporaneamente con movimentazione al traino , rispettando quanto già previsto per l'area Golf.

Per l'utilizzo di tutte le posizioni elencate in precedenza, è necessaria la presenza del SAR sia per la movimentazione degli aeromobili che dei mezzi di assistenza.

### 17.1 PLANIMETRIA POSIZIONE DI SOSTA CONTINGENCY PLAN



## 18 AREE FRONTE HANGAR

Le aree antistanti le aviorimesse PG 132 e PG 175 sono destinate alla servitù di passaggio per l'accesso all'hangar, dei velivoli in sicurezza.

Dette aree sono utilizzabili con le seguenti specifiche:

- **Hangar PG 132** ( attualmente in uso al Ministero Politiche Agricole e Forestali).
  - E' consentito lo svolgimento delle operazioni di rampa ad esclusione dell'imbarco /sbarco dei passeggeri.
  - E' consentito lo svolgimento delle operazioni di manutenzione aeromobile, purché vengano rispettate le clearances delle piazzole limitrofe.

La movimentazione dei velivoli da e per l'hangar è consentita esclusivamente al traino, in particolare:

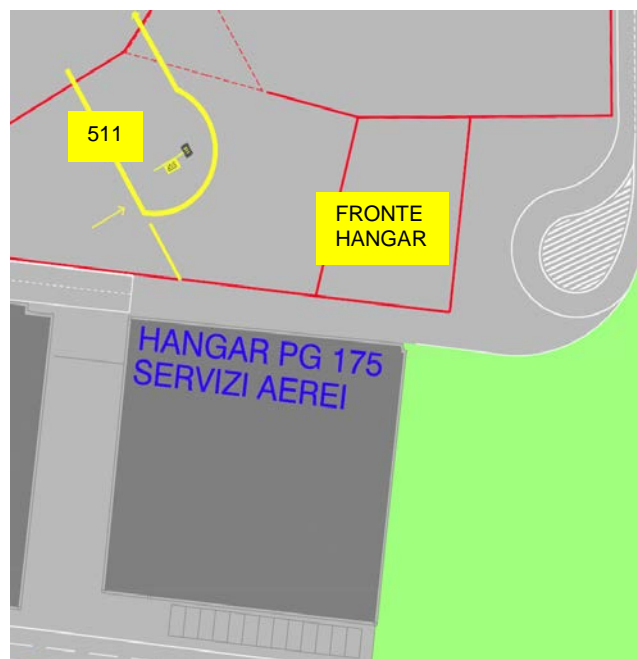
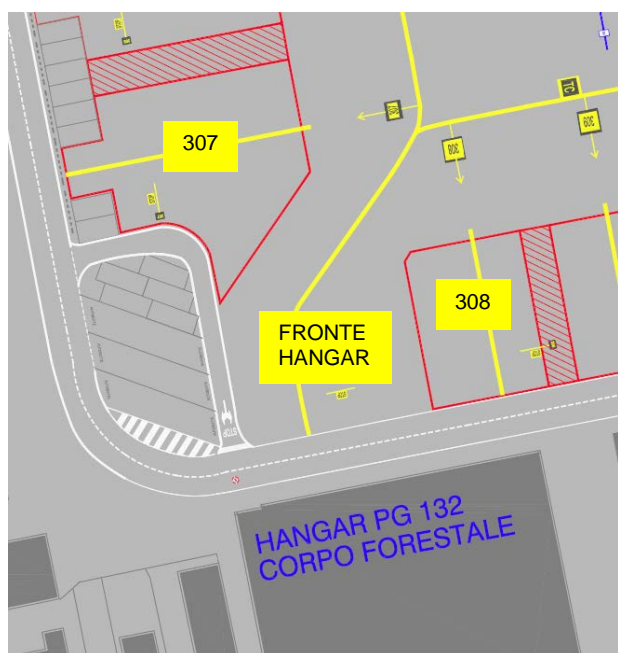
**Elicottero S64** in arrivo dovrà essere trainato a motori spenti dalla piazzola all'hangar per la partenza dovrà essere trainato dall'hangar alla piazzola a motore spento.

**Piaggio P180** in arrivo potrà raggiungere la posizione di stop posizionata sulla Apron Taxilane di ingresso in HNG ,per la partenza dovrà essere trainato sullo start up point " SD2 " o diversamente istruito dalla TWR.

- **Hangar PG 175** ( attualmente in uso alla società ENI Servizi Aerei )

- E' consentito lo svolgimento delle operazioni di rampa ad esclusione dell'imbarco /sbarco dei passeggeri.
  - E' consentito lo svolgimento di operazioni di manutenzione aeromobile, purché siano rispettate le clearances delle piazzole adiacenti.
- La movimentazione dei velivoli da e per l'hangar è consentita esclusivamente al traino.

### 18.1 PLANIMETRIA AREE FRONTE HANGAR



### 19 LISTA DI DISTRIBUZIONE

Aeroporti di Roma SpA: Accountable Manager  
Aeroporti di Roma SpA: Post-Holder Area Movimento  
Aeroporti di Roma SpA: Responsabile Ufficio SOC  
ENAC: Direzione Aeroporto Ciampino  
ENAC: Direzione Operazioni Roma  
ENAC: Direzione Operatività  
ENAV: Torre di Controllo  
AMI: Ufficio Operazione 31° Stormo

**20 ALLEGATI**

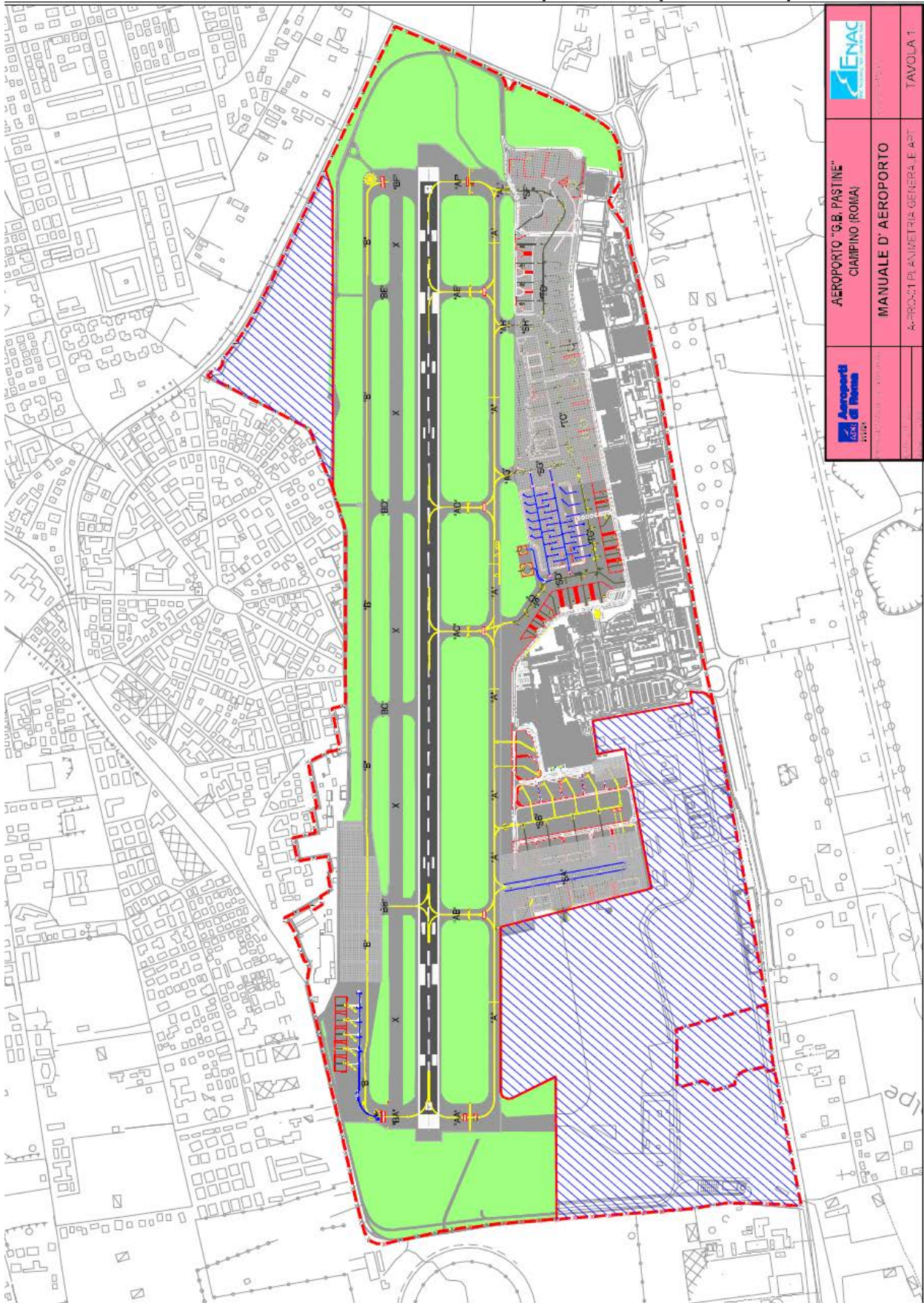
**20.1 CARATTERISTICHE PIAZZOLE**



<b>AIRCRAFT PARKING DOCKING REMARKS</b>					
<b>STAND</b>	<b>ACFT CODE</b>	<b>Dimensions restrictions</b>	<b>Movement in and out</b>	<b>Start-up points</b>	<b>Remarks</b>
101		Military stand			Avbl only previous request to 31ST wing base ops office pn 48hr in advance from eta, tel nr +390679072632 fax nr +390679702204
102		Military stand			
103		Military stand			
104		Military stand			
105		Military stand			
106	C	Up to acft B737-800 max overall length 39,47m max wing span 34,31m	Self in /self out	-	
107	D	Up to acft B757- 200 max overall length 47,33m max wing span 38,05 m	Self in /self out	-	
108		Military stand			Avbl only previous request to 31ST wing base ops office pn 48hr in advance from eta, tel nr +390679072632 fax nr +390679702204
109		Military stand			
111	C	Up to acft B737-800 max overall length 39,47m max wing span 34,31m	Self in / Push out	SB1 or SB2 TWR instruction	
112	C	Up to acft B737-800 max overall length 39,47m max wing span 34,31m	Self in / Push out	SB1 or SB2 TWR instruction	Passengers, walk to and from terminal, on specific footpath, to board and disembark.
113	C	Up to acft B737-800 max overall length 39,47m max wing span 34,31m	Self in / Push out	SB1 or SB2 TWR instruction	Passengers, walk to and from terminal, on specific footpath, to board and disembark.
114	C	Up to acft B737-800 max overall length 39,47m max wing span 34,31m	Self in / Push out	SB1 or SB2 TWR instruction	Passengers, walk to and from terminal, on specific footpath, to board and disembark.
115	C	Up to acft B737-800 max overall length 39,47m max wing span 34,31m	Self in / Push out	SB1 or SB2 TWR instruction	Passengers, walk to and from terminal, on specific footpath, to board and disembark.
201	C	Up to acft MD 80/B737/800 max overall length 44,43m max wing span 34,31m	Self in / Push out	TA1	Passengers, walk to and from terminal, on specific footpath, to board and disembark.
202	C	Up to acft B737-800 max overall length 39,47m max wing span 34,31m	Self in / Push out	TA1	Passengers, walk to and from terminal, on specific footpath, to board and disembark.
301	B	Up to acft F20 max overall length 17,20m max wing span 16,30m	Self in / Push out	SD1	
302	B	Up to acft F900B max overall length 20,21m max wing span 19,33	Self in / Push out	SD1	
303	B	Up to acft F900B max overall length 20,21m max wing span 19,33	Self in / Push out	SD1	
304	C	Up to acft F900B max overall length 20,21m max wing span 19,33	Self in / Push out	SD2	Passengers, walk to and from terminal, on specific footpath, to board and disembark.
305	C	Up to acft GLFV max overall length 29,39m max wing span 27,69m	Self in / Push out	SD2	Passengers, walk to and from terminal, on specific footpath, to board and disembark.
306	C	Up to acft GLFV max overall length 29,39m max wing span 27,69m	Self in / Push out	SD2	Passengers, walk to and from terminal, on specific footpath, to board and disembark.
307	C	Up to acft GLFV max overall length 29,39m max wing span 27,69m	Self in / Push out	SD2	Passengers, walk to and from terminal, on specific footpath, to board and disembark.
308	B	Up to acft F900B max overall length 20,21m max wing span 19,33	Self in / Push out	-	
309	B	Up to acft GLF IV max overall length 29,39m max wing span 27,69m	Self in / Push out	-	
310	C	Up to acft CL 415 max overall length 19,82 max wing span 28,63m	Self in / Push out		
311	C	Up to acft GLFV max overall length 29,39m max wing span 27,69m	Self in /self out*		
312	A	Up to acft P180 max overall length 14,40m max wing span 14,03m	Self in /self out*		* Self out only when stand 313 not occupied

STAND	ACFT CODE	Dimensions restrictions	Movement in and out	Start-up points	Remarks
313	A	Up to acft P180 max overall length 14,40m max wing span 14,03m	Self in / self out		* Self out only when stand 312 not occupied
314	C	Up to acft CL 415 max overall length 19,82 max wing span 28,63m	Self in / Push out		
315	C	Up to acft GLFV max overall length 29,39m max wing span 27,69m	Self in / Push out	TC2	
H 320		Up to Hel S64 F	Self in / Self out Towing from/to hangar		engine start up only when aircraft on stand H 321 has engine not running. Follow-me car and marshalling compulsory
H 321		Up to Hel Bell 412	Self in / Self out Towing from/to hangar		engine start up only when aircraft on stand H 320 has engine not running. Follow-me car and marshalling compulsory
401	E	Up to acft B747- 400 max overall length 70,67 m max wing span 63,m	Town in / Push out		Exit with push/towing on TWY ALPHA to IHP A3 or A4 at TWR discretion. Follow-me car and marshalling compulsory
402	C	Up to acft GLFV max overall length 29,39m max wing span 27,69m	Self in / Push out	TC2	
403	C	Up to acft MD90/B737-800 max overall length 46,51 max wing span 34,31m	Self in / Push out	TC2	
404	C	Up to acft B737-800 max overall length 39,47m max wing span 34,31m	Self in / Push out	TC2	
405	C	Up to acft MD90/B737-800 max overall length 46,51m max wing span 34,31m	Self in / Push out	TC2	
406	C	Up to acft B737-800 max overall length 39,47m max wing span 34,31m	Self in / Push out	TC2	
407	C	Up to acft B737-800 max overall length 39,47m max wing span 34,31m	Self in / Push out	TC2	
408	C	Up to acft GLF IV max overall length 26,92m max wing span 23,72m	Self in / Push out	TC2	
409	C	Up to acft GLFV max overall length 29,39m max wing span 27,69m	Self in / Push out	TC2	
410	A	Up to acft P180 max overall length 14,40m max wing span 14,03m	Self in / Self out	-	Alternatives with stand H416
H 412		Up to HEL A109	Self in / Self out	-	start up engine, alternatives with stand H 413 engaged
H 413		Up to HEL AB412	Self in / Self out	-	start up engine, alternatives with stand H 412 engaged
H 414		Up to HEL A109	Self in / Self out	-	
H 415		Up to HEL AB412	Self in / Self out	-	start up engine, alternatives with stand H 416 engaged
H 416		Up to HEL AB412	Self in / Self out	-	start up engine, alternatives with stand H 415 engaged
501 (*)	B	Up to acft Falcon 50 max overall length 18,52m max wing span 18,86m	Self in / Self out	-	(*) Reserved stand
502 (*)	B	Up to acft Falcon 50 max overall length 18,52m max wing span 18,86m	Self in / Self out	-	(*) Reserved stand
503 (*)	B	Up to acft Falcon 50 max overall length 18,52m max wing span 18,86m	Self in / Self out	-	(*) Reserved stand
504 (*)	B	Up to acft Falcon 50 max overall length 18,52m max wing span 18,86m	Self in / Self out	-	(*) Reserved stand
505 (*)	B	Up to acft Falcon 50 max overall length 18,52m max wing span 18,86m	Self in / Self out	-	(*) Reserved stand
506	C	Up to acft GLFV max overall length 29,39m max wing span 27,69m	Self in / Push out	-	
507	C	Up to acft GLFV max overall length 29,39m max wing span 27,69m	Self in / Push out	-	
508	C	Up to acft GLFV max overall length 29,39m max wing span 27,69m	Self in / Push out	-	

<b>STAND</b>	<b>ACFT CODE</b>	<b>Dimensions restrictions</b>	<b>Movement in and out</b>	<b>Start-up points</b>	<b>Remarks</b>
509	C	Up to acft GLFV max overall length 29,39m max wing span 27,69m	Self in / Push out	-	
510	D	Up to acft AB 300-600 max overall length 54,10m max wing span 44,84 m	Self in / Push out	SF1	Followe-me car on twy "AL" for acft with wing-span from 46,84 m to 52 m
511 stop 1	B	Up to acft F900B max overall length 20.21m max wing span 19.33	Self in / Self out		
511 stop 2	C	Up to acft GLFV max overall length 29,39m max wing span 27,69m	Self in / Push out	SF1	
512	D	Up to acft AB 300-600 max overall length 54,10m max wing span 44,84 m	Self / Push	SF1	Followe-me car on twy "AL" for acft with wing-span from 46,84 m to 52 m
513	C	Up to acft B737-800 max overall length 39,47m max wing span 34,31m	Self / Push	SF1	
514	C	Up to acft GLFV max overall length 29,39m max wing span 27,69m	Self / Push	SF1	

**20.2 Planimetria Generale A/MOV/06 del Manuale d'Aeroporto – Aeroporto di Ciampino**



	TAVOLA 1
	A-PROG: PLANIMETRIA GENERALE APR
<b>AEROPORTO "G.B. PASTINE"</b> CIAMPINO (ROMA)	<b>MANUALE D' AEROPORTO</b>