

## APRON SAFETY – Marshalling e Allineamenti SERA

<b>Emessa da:</b>	<b>Post Holder Area Movimento</b>
<b>Volume DDS:</b>	<b>3 – APRON SAFETY</b>
<b>Rif. Par.:</b>	<b>3.2.15; 3.10.10; 3.11.1; 3.11.5</b>

### Rev.1: Errata Corrige

*Per i paragrafi 3.2.15, 3.10.10 è aggiunto il testo evidenziato.*

*Per il paragrafo 3.11.1 si aggiunge il testo a seguire.*

*Il paragrafo 3.11.5 è sostituito completamente.*

*(modifiche/testo aggiunto evidenziato in grigio)*

**3.2.15** È vietato avvicinarsi a piedi agli aeromobili, se non per ragioni strettamente operative. L'avvicinamento, qualora consentito, salvo per il personale tecnico/operativo che per mansione ha tali esigenze ed è stato propriamente addestrato a farlo, dovrà avvenire a luci anticollisione spente. Un aeromobile con le luci anticollisione accese è sempre da considerare **con motori in moto ed** in manovra, anche quando è fermo sulla piazzola di sosta assegnata. (...)

**3.10.10** I veicoli che spingono o trainano un aeromobile hanno l'obbligo di avere le luci anabbaglianti e le luci lampeggianti gialle accese durante le manovre di spinta/traino. **Allo stesso modo gli aeromobili trainati sull'area di movimento di un aeroporto devono accendere luci anticollisione dirette ad attrarre l'attenzione sull'aeromobile.**

### 3.11.1 (...)

#### **Applicabile dal 20 marzo 2022:**

Prima di effettuare il marshalling, il marshaller qualificato deve:

- assicurarsi che l'area entro la quale sarà guidato l'aeromobile sia libera da ostacoli che l'aeromobile, nel rispetto dei segnali manuali, potrebbe urtare;
- in caso di emergenza (es. presenza ostacoli) o incidente che coinvolga un aeromobile e/o un veicolo durante il marshalling deve contattare il CEA seguendo le procedure previste dal E-15 DDS Volume 1 paragrafo 1.7.

Qualora richiesto dal pilota, dal tecnico in cuffia o dal SAR, in particolari situazioni o in presenza di ostacoli, anche temporanei, è necessario garantire la presenza di wing walkers (a cura del Prestatore dei servizi di assistenza a terra o della società di Manutenzione dell'aeromobile).

### 3.11.5 **La presente disposizione è applicabile dal 20 marzo 2022**

Presso lo scalo di Fiumicino le eventuali attività di Follow me previste dall'Operation Letter sull'ordinato movimento e riportate in AIP sono svolte da ADR tramite ADR/ISE Sicurezza operativa.

Presso lo scalo di Fiumicino le eventuali attività di Marshalling previste dall'Operation Letter sull'ordinato movimento e riportate in AIP sono svolte:

- da ADR/ISE Sicurezza Operativa in caso di:
  - guida ottica di piazzola non sia funzionante;
  - parcheggi in contingency;
  - siano presenti vincoli geometrici che non consentono l'accesso autonomo dell'aeromobile in piazzola;
  - siano presenti degli ostacoli che non consentono l'accesso autonomo dell'aeromobile in piazzola;
  - su chiamata della TWR in caso di necessità ai fini del mantenimento della safety delle operazioni.
- Da personale delle società di handling (rif. APT02) opportunamente qualificato (rif. MdA E-15 Volume 1 par.1.11, Volume 3 3.11.1-2 e EASA AMC1 ADR.OPS.D.080(a)(1);(2) punto a)) sulle piazzole remote non dotate da guida ottica (Quadrante 100, 200, parte del Quadrante 300, piazzole 802, 804-805, 820-823, 842-844).

Il proficiency check del personale qualificato per resequire attività di Marshalling avrà una frequenza di **12 mesi**.

Il processo di qualifica del personale che esegue marshalling sarà oggetto di verifica da parte di ADR durante audit del Compliance Monitoring.