



Aeroporto Leonardo Da Vinci – Fiumicino

E-15 - DISPOSIZIONI DI SAFETY

VOLUME 5 – Condizioni Metereologiche Avverse

5.0.	REGISTRO REVISIONI VOLUME 5.....	3
5.1.	CONDIZIONI DI BASSA VISIBILITA'	3
5.2.	CONDIZIONI DI FORTE VENTO E/O RAFFICHE.....	5
5.3.	SCARICHE ELETTRICHE SUL CAMPO O NELLE SUE IMMEDIATE VICINANZE.....	6
5.4.	PIOGGE INTENSE.....	8
5.5.	NEVE, GHIACCIO E GRANDINE.....	9

5.0. REGISTRO REVISIONI VOLUME 5

Revisione	Data Emissione	Data Effettività	Sezione e Capitolo	Pagina	Descrizione sommaria della revisione
0	01/03/2019	21/03/2019	Intero Volume	/	- Prima emissione
1	01/09/2022	01/09/2022	Da 5.1.4 a 5.1.10; 5.2.1, 5.2.9, 5.2.10; da 5.3.1 a 5.3.8; da 5.4.1 a 5.4.6; da 5.5.1 a 5.5.6; 5.2.5, 5.2.7, 5.2.8, 5.1.5	/	- Integrazione Disposizioni di Safety: <ul style="list-style-type: none"> • E-15-001-2020 • E-15-007-2020 • E-15-002-2021

5.1. CONDIZIONI DI BASSA VISIBILITA'

La complessità del layout aeroportuale, le dimensioni degli aeromobili, le condizioni di visibilità, possono rendere insufficiente l'organizzazione strategica della circolazione, imponendo la necessità di un'azione tattica da parte dell'organizzazione rispettivamente competente (l'ENAV sugli aeromobili, il Gestore Aeroportuale su mezzi e personale) che, comunque, dovrà coordinarsi con l'altra per i riflessi che tale azione può avere sulle prerogative e responsabilità dell'altra.

5.1.1. 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 di visibilità che permette di vedere il veicolo che lo precede e che gli permette di arrestare il veicolo in prossimità della segnaletica di stop/dare la precedenza.

5.1.2. 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.

5.1.3. In condizione di visibilità 2/3, gli unici automezzi autorizzati ad operare nell'Area di Manovra, previa autorizzazione di ENAV-TWR sono:

- Aeroporti di Roma: automezzi destinati alle ispezioni di pista, a prove friction, allo sgombero neve e sghiacciamento, all'attività di manutenzione e controllo degli impianti e infrastrutture, follow-me, controllo volatili (BCU).
- ENAV C.A. Fiumicino: automezzi destinati in attività di manutenzione e controllo degli impianti.
- TECHNO SKY: automezzi destinati in attività di manutenzione e controllo degli impianti.
- VVF: automezzi antincendio.

5.1.4. In condizione di visibilità 2/3, gli unici automezzi autorizzati ad operare in Apron, sono:

- Veicoli già autorizzati ad operare in area di manovra.
- Veicoli necessari alle regolari attività di rampa.
- Veicoli per i servizi di sicurezza.

5.1.5. Durante il periodo di attivazione delle LVP sono sospese:

- le operazioni di rifornimento carburante aeromobili con passeggeri a bordo;
- Le scorte a veicoli, mezzi e attrezzature. Sono consentite le sole scorte a veicoli, mezzi e attrezzature di soccorso impegnati nella gestione di un'emergenza (attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale).

5.1.6. L'informazione sulle condizioni di bassa visibilità sarà anche diffusa attraverso l'accensione delle tabelle luminose e la pubblicazione di messaggi su display informativi posti presso i varchi di accesso in airside.

5.1.7. L'Operatore aeroportuale effettuerà imbarco/sbarco ibrido e/o a piedi (GEN04) esclusivamente attraverso il pontile d'imbarco e/o dal portellone anteriore dell'aeromobile e ne informerà i propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

5.1.8. Le operazioni di rifornimento carburante aeromobili con passeggeri a bordo sono sospese durante il periodo di attivazione delle LVP.

5.1.9. Il segnale emesso dall'ILS è soggetto ad un'interferenza inaccettabile qualora un aeromobile, veicolo o una persona si trovasse all'interno dell'area critica; ne consegue che l'area critica deve sempre essere protetta, in ogni condizione metereologica, quando sono in corso avvicinamenti strumentali di precisione; le aree critiche sono delimitate con paletti frangibili, cordame e segnaletica verticale di "divieto di accesso". Pertanto, con l'attivazione delle LVP, anche l'area sensibile dell'ILS dovrà essere protetta dall'accesso di veicoli e persone quando sono in corso avvicinamenti, atterraggi o guided take-off.

5.1.10. Il conducente, in caso di dubbio o in caso di mancanza della visibilità sufficiente, durante gli attraversamenti delle vie di rullaggio degli aeromobili, deve fermarsi allo stop. In tali condizioni, 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.

5.2. CONDIZIONI DI FORTE VENTO E/O RAFFICHE

5.2.1. L'Operatore aeroportuale, una volta ricevuto il messaggio telex/mail di previsione di vento forte al suolo, ha l'obbligo di rilanciarlo ai propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

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

5.2.3. I soggetti pubblici e privati che operano in Airside hanno l'obbligo di rimuovere tempestivamente eventuale FOD rilevato o contattare ADR-CEA segnalando il rinvenimento e permettendone la rimozione.

5.2.4. Vettori e Prestatori di servizi aeroportuali devono considerare il fatto che si potrebbero verificare delle riduzioni dei servizi aeroportuali dovute alle specifiche misure di mitigazione del rischio adottate dagli Operatori Aeroportuali.

5.2.5. 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.
- La rimozione dei coni in accordo a quanto previsto da IGOM IATA.

5.2.6. I responsabili di cantiere devono assicurare quanto previsto Volume 4 del presente Documento, Cantieri in Airside.

5.2.7. Il Prestatore/Autoprodotto/Manutentore ha l'obbligo di utilizzare i mezzi elevabili/alti e in generale tutti i mezzi/attrezzature di handling, secondo le specifiche del costruttore e quanto previsto da IGOM IATA e nei limiti ivi riportati (qualora contrastanti è obbligatoria la scelta del valore più restrittivo) relativamente alla massima intensità di vento cui l'equipaggiamento sia utilizzabile in sicurezza.

5.2.8. Per la limitazione di utilizzo dei pontili di imbarco e del sistema a pantografo per il cavo 400Hz in caso di vento riferirsi alle Istruzioni Tecniche per l'utilizzo dei Pontili di Imbarco allegate al Regolamento di Scalo.

5.2.9. L'informazione sulle condizioni di forte vento e/o raffiche sarà anche diffusa attraverso la pubblicazione di messaggi su display informativi posti presso i varchi di accesso in airside.

5.2.10. Nel caso di precipitazioni a carattere di rovescio con associato vento superiore ai 25 kt, l'Operatore aeroportuale effettuerà imbarco/sbarco ibrido e/o a piedi (GEN04) esclusivamente attraverso il pontile d'imbarco e/o dal portellone anteriore dell'aeromobile e ne informerà i propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

5.3. SCARICHE ELETTRICHE SUL CAMPO O NELLE SUE IMMEDIATE VICINANZE

La condizione di “temporale su campo” indica un evento temporalesco con scariche elettriche, che si trovi sull’aeroporto o in un raggio di 3 miglia nautiche dal manufatto della Torre di Controllo.

ADR si è dotata di un sistema denominato MeteoCast che è in grado di rilevare attività temporalesca e di fornire orario e localizzazione geografica in modo dettagliato.

5.3.1. Gli Operatori Aeroportuali, mezzi, risorse umane e passeggeri sono esposti a rischi derivanti dalla presenza di scariche elettriche.

5.3.2. Il CEA ADR, in caso di temporali sul campo rilevato tramite MeteoCast, informa tempestivamente tutti gli operatori aeroportuali; inoltre, SOSPENDE TUTTE le attività di rifornimento e NON AUTORIZZA nuove attività di rifornimento con i passeggeri a bordo, fornendo tempestiva informazione in tal senso all’Handler Rifornitore e all’Handler di Assistenza, dedicati al volo/ai voli interessati, tramite i rispettivi Centri di Coordinamento. L’informazione sulla presenza di fulmini sarà anche diffusa attraverso l’accensione delle tabelle luminose e la pubblicazione di messaggi su display informativi posti presso i varchi di accesso in airside.

5.3.3. L’Operatore aeroportuale, una volta ricevuta la richiesta di cui al precedente articolo, ha l’obbligo di rilanciare il messaggio ai propri fornitori di servizi e di interrompere immediatamente le operazioni di rifornimento.

5.3.4. L’Operatore aeroportuale effettuerà imbarco/sbarco ibrido e/o a piedi (GEN04) esclusivamente attraverso il pontile d’imbarco e/o dal portellone anteriore dell’aeromobile e ne informerà i propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne..

5.3.5. Qualora, a causa di malfunzionamenti o interruzione della disponibilità dei dati, non fosse possibile accedere al sistema MeteoCast, il CEA ADR informerà, tramite Telex/mail, tutti gli Operatori Aeroportuali dell’indisponibilità dei dati forniti da CESI SIRF. Per la sospensione e la riattivazione del servizio di rifornimento, il CEA ADR inoltrerà l’informazione di inizio e termine dell’attività temporalesca, fornita dal Servizio Meteo ENAV, che, pur riguardando un’area più estesa, costituisce comunque la soluzione più cautelativa, nell’interesse della sicurezza delle operazioni di rifornimento.

5.3.6. Essendo, quello delle scariche elettriche, un fenomeno facilmente rilevabile, qualora problemi di sistema, comportino l'impossibilità di trasmettere il messaggio d'allerta da parte di ADR, i Prestatori ed Autoproduttori di servizi di assistenza a terra, una volta identificata la presenza di scariche elettriche sul campo, dovranno interrompere immediatamente le operazioni di rifornimento nonché attenersi strettamente a quanto contemplato nella valutazione dei rischi della propria organizzazione per quanto riguarda il D.lgs. 81/08 a salvaguardia della sicurezza dei propri lavoratori.

5.3.7. L'evento temporalesco con scariche elettriche può considerarsi concluso a partire dal trentesimo minuto dall'ultima scarica rilevata entro le 3 miglia. Tale dato viene rilevato dal CEA ADR e conseguentemente comunicato, riportando l'orario dell'ultima scarica temporalesca.

5.3.8. Vettori e Prestatori di servizi aeroportuali devono considerare il fatto che si potrebbero verificare delle riduzioni dei servizi aeroportuali dovute alle specifiche misure di mitigazione del rischio adottate dagli Operatori Aeroportuali.

5.4. PIOGGE INTENSE

5.4.1. L'Operatore aeroportuale, una volta ricevuto il messaggio telex/mail di piogge intense, ha l'obbligo di rilanciare il messaggio ai propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

5.4.2. L'informazione sulla condizione meteo in corso sarà diffusa anche attraverso la pubblicazione di messaggi sui display informativi posti presso i varchi carrabili e pedonali di accesso in airside.

5.4.3. Nel caso di precipitazioni a carattere di rovescio con associato vento superiore ai 25 kt, l'Operatore aeroportuale effettuerà imbarco/sbarco ibrido e/o a piedi (GEN04) esclusivamente attraverso il pontile d'imbarco e/o dal portellone anteriore dell'aeromobile e ne informerà i propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

5.4.4. 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.

5.4.5. Vettori e Prestatori di servizi aeroportuali devono considerare il fatto che si potrebbero verificare delle riduzioni dei servizi aeroportuali dovute alle specifiche misure di mitigazione del rischio adottate dagli Operatori Aeroportuali.

5.4.6. I responsabili di cantiere devono assicurare quanto previsto nel Volume 4 del presente Documento, Cantieri in Airside.

5.5. NEVE, GHIACCIO E GRANDINE

5.5.1. L'Operatore aeroportuale, una volta ricevuto il messaggio telex/mail di neve e/o ghiaccio, ha l'obbligo di rilanciare il messaggio ai propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

5.5.2. L'informazione sulla condizione meteo in corso sarà diffusa anche attraverso la pubblicazione di messaggi sui display informativi posti presso i varchi carrabili e pedonali di accesso in airside.

5.5.3. Vettori e Prestatori di servizi aeroportuali devono considerare il fatto che si potrebbero verificare delle riduzioni dei servizi aeroportuali dovute alle specifiche misure di mitigazione del rischio adottate dagli Operatori Aeroportuali.

5.5.4. L'Operatore aeroportuale effettuerà imbarco/sbarco ibrido e/o a piedi (GEN04) esclusivamente attraverso il pontile d'imbarco e/o dal portellone anteriore dell'aeromobile e ne informerà i propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.

5.5.5. 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.

5.5.6. In caso di accumulo di neve e/o ghiaccio al suolo, il Prestatore/Autoproduttore dovrà garantire la disponibilità di mezzi con le dotazioni utili a garantire la tenuta di strada dei propri veicoli e la disponibilità di pushback con una potenza tale da permettere la spinta sicura degli aeromobili con suolo contaminato.