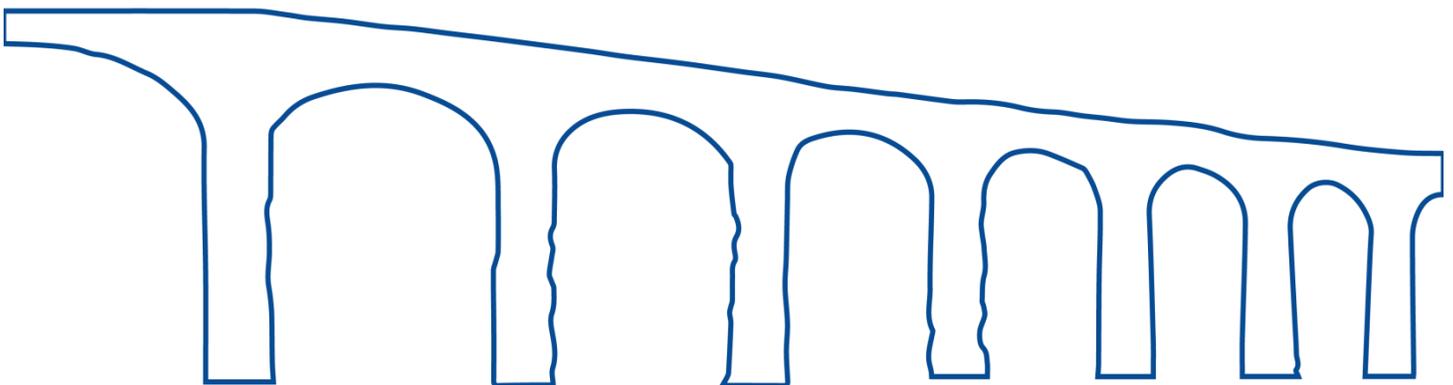


Manuale di Aeroporto

Aeroporto G.B. Pastine - Ciampino

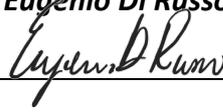
# PE.S15.GEN01 DISPOSIZIONI DI SAFETY

VOLUME 4 – GESTIONE PIAZZOLE E MOVIMENTAZIONE  
AEROMOBILI E MEZZI IN AREA APRON



# VOLUME 4 – GESTIONE PIAZZOLE E MOVIMENTAZIONE AEROMOBILI E MEZZI IN AREA APRON

## APPROVAZIONE:

<b>PER APPROVAZIONE</b>	<b>POST HOLDER AREA MOVIMENTO</b>	<b>Andrea del Giudice</b> 
	<b>SAFETY &amp; COMPLIANCE MONITORING MANAGER</b>	<b>Eugenio Di Russo</b> 
<b>Rev. N:</b>	<u><b>9</b></u>	
<b>Data Emissione</b>	<u><b>05/07/2025</b></u>	
<b>Data Effettività</b>	<u><b>05/07/2025</b></u>	

## REGISTRO REVISIONI

Revisione	Data	Sezione e Capitolo revisionati	Descrizione della revisione
0	29/11/2019	Intero documento	Prima emissione
1	05/02/2020	Par.4.6 – Assegnazione e gestione piazzole - Operazioni di push-back	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chiarita l’obbligatorietà nella sezione “Operazioni di push-back” degli addetti a verificare i punti presenti al par.4.6.25</li> <li>- Inserito nella sezione “Operazioni di push-back” requisito 4.6.29 e 4.6.30 rispettivamente su segnaletica di “guida al push” e “end of apron”</li> </ul>
2	28/02/2020	Par. 4.10 - Aree dedicate all’Aviazione Generale – Piazzale Golf	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chiarito l’obbligo di assicurare gli aeromobili in caso di vento forte e/o sosta prolungata ai punti di ancoraggio ove presenti</li> </ul>
3	31/03/2021	Chap 4.6.8 Assegnazione e gestione piazzole AA/MM Chap 4.9 Quadrante 300 Chap 4.12 Quadrante 400 Chap 4.17 Aree fronte hangar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuovo layout piazzole 412 e 413</li> <li>- Assegnazione stand fronte hangar</li> <li>- Aree fronte hangar</li> </ul>
4	30/06/2021	Chap 4.7.24 Fenomeno downwash	Implementazione requisiti Reg. (EU) 2020/2148
5	20/03/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Par. 4.3 Descrizione area apron ed orario di servizio</li> <li>- Par. 4.6 Percorsi preferenziali aeromobili</li> <li>- Par. Follow me e marshalling</li> <li>- Per. QUADRANTE 100, 200, 300, 400, 500</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aircraft Parking Docking Chart</li> <li>- Aerodrome Ground Movement Chart</li> <li>- Marshalling obbligatorio ed agg.to Reg. UE 923/2012</li> <li>- Marshalling obbligatorio</li> </ul>
6	06/10/2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chap. 4.3 Corretto AD 2 Lira 2-7</li> <li>- Chap 4.4 Inserito Ground taxi per la movimentazione elicotteri</li> <li>- Chap 4.7 Inserita piazzola 308 nella tabella dei parcheggi self-in push-out</li> <li>- Chap. 4.7.18 Utilizzo Follow-me, inserito D-Value per movimentazione elicotteri</li> </ul>	-

Revisione	Data	Sezione e Capitolo revisionati	Descrizione della revisione
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chap 4.7.48 Eliminato raccordo AE</li> <li>- Chap. 4.8 Quadrante 100 corretto tipologia di aeromobili e dimensioni.</li> <li>- Chap 4.9 Quadrante 200 corretto tipologia di aeromobili e dimensioni.</li> <li>- Chap 4.10 Quadrante 300 corretto tipologia di aeromobili e dimensioni, modificate piazzole 308, 309, 310, 311 e 312. Corretto utilizzo Start-up point</li> <li>- Chap 4.12 Piazzole elicotteri inserito D-Value, corretta dimensione elicottero critico sulla piazzola 106, Eliminata planimetria piazzole elicotteri</li> <li>- Chap 4.13 Quadrante 400 corretto tipologia di aeromobili e dimensioni.</li> <li>- Chap 4.14 Quadrante 500 corretto tipologia di aeromobili e dimensioni, corretta tabella start up point.</li> <li>- Chap 4.15 Quadrante 600 corretto tipologia di aeromobili e dimensioni. Procedura di utilizzo in orario notturno, inserito attraversamento pista con servizio follow.me.</li> </ul>	
7	22/07/2024	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chap 4.7</li> <li>- Chap 4.6</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adeguamento capacità piazzole 106 e 107</li> <li>- Specifica IHP TWY A per le prove motore</li> </ul>
8	25/03/2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chap. 4.6.25</li> <li>- Chap. 4.6.31</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manovra di pushback: Inserita attesa 10'' dopo accensione luci anticollisione</li> <li>- Divieto di operazioni di pushback solo manpower</li> </ul>
<u>9</u>	<u>05/07/2025</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Chap 4.12</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Adeguamento capacità piazzole 404 e 406</u></li> </ul>

## INDICE

VOLUME 4 – GESTIONE PIAZZOLE E MOVIMENTAZIONE AEROMOBILI E MEZZI IN AREA APRON .....	6
4.1 CRITERI GENERALI.....	6
4.2 DEFINIZIONI E ACRONIMI .....	8
4.3 DESCRIZIONE AREA APRON ED ORARIO DI SERVIZIO .....	9
4.4 LIMITAZIONI APRON TAXIWAY .....	11
4.5 PERCORSI PREFERENZIALI AEROMOBILI.....	12
4.6 ASSEGNAZIONE E GESTIONE PIAZZOLE AA/MM .....	15
4.7 QUADRANTE 100 .....	27
4.8 QUADRANTE 200 .....	30
4.9 QUADRANTE 300 .....	34
4.10 AREE DEDICATE ALL’AVIAZIONE GENERALE – PIAZZALE GOLF .....	45
4.11 PIAZZOLE ELICOTTERI .....	51
4.12 QUADRANTE 400 .....	52
4.13 QUADRANTE 500 .....	60
4.14 QUADRANTE 600 .....	65
4.15 POSIZIONI DI SOSTA – CONTINGENCY PLAN .....	68
4.16 AREE FRONTE HANGAR .....	68

## VOLUME 4 – GESTIONE PIAZZOLE E MOVIMENTAZIONE AEROMOBILI E MEZZI IN AREA APRON

### 4.1 CRITERI GENERALI

- 4.1.1 Il presente volume delle disposizioni di safety definisce le norme d'utilizzo delle piazzole sosta e la movimentazione degli aeromobili sull'Apron.
- 4.1.2 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”
- 4.1.3 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.);
- 4.1.4 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.
- 4.1.5 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 della Torre di Controllo (aeromobili) e di AdR (mezzi e personale), in coordinamento fra loro ciascuna per gli aspetti di tale azione aventi riflesso sulle prerogative e responsabilità dell'altra.
- 4.1.6 Qualsiasi comunicazione da 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.
- 4.1.7 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 Torre 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.

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

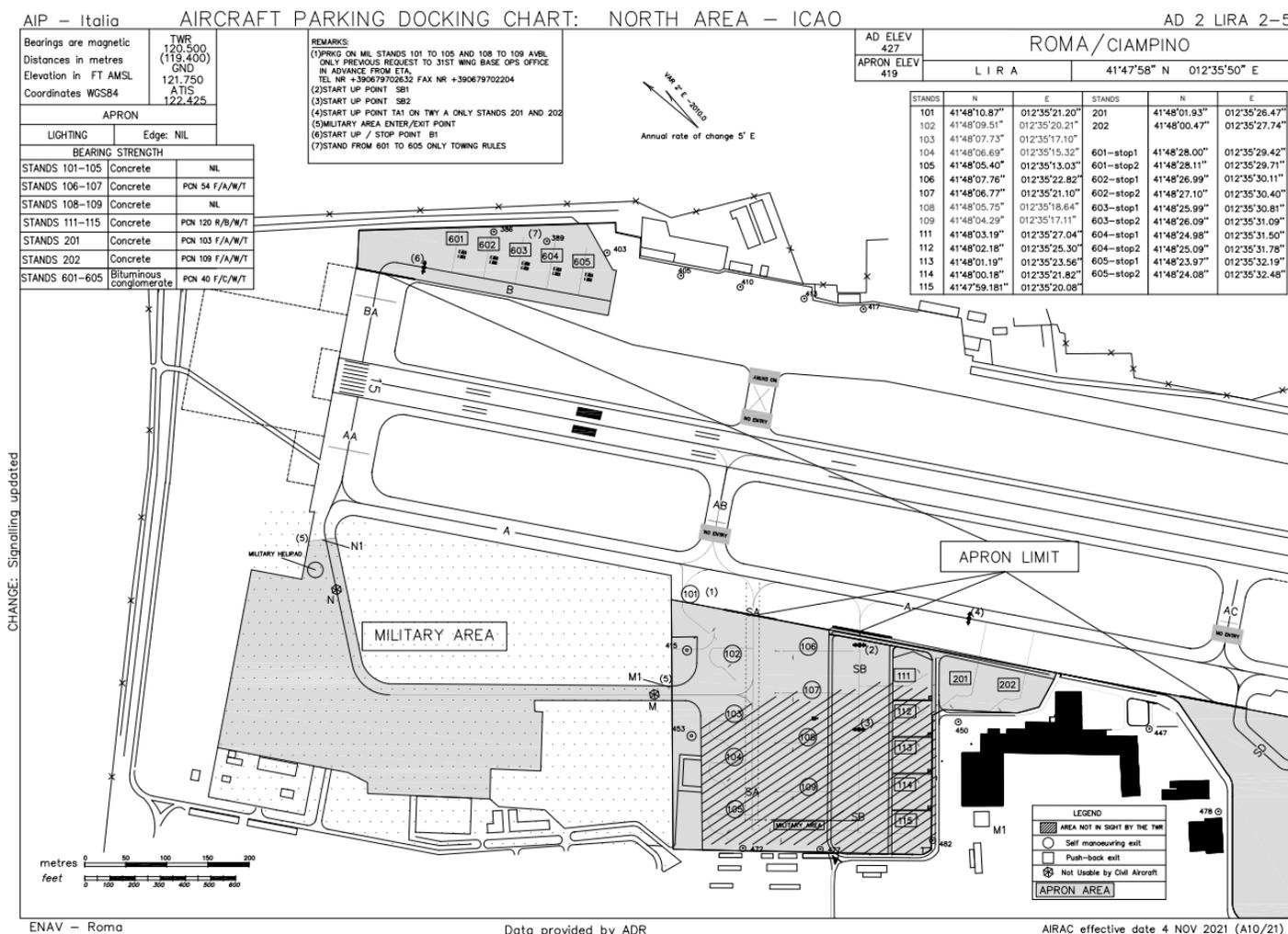
## 4.2 DEFINIZIONI E ACRONIMI

<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 ADR (Nominativo radio SAR)</b>	L'Ufficio di ADR S.p.A. ove vengono svolte, tra l'altro, attività di gestione operativa in area di movimento
<b>MARSHALLING</b>	Metodo standardizzato di assistenza e segnalazioni agli aeromobili in entrata e/o uscita in/da uno stand
<b>PUSH-BACK /TOWING</b>	Manovra per spingere/trainare un aeromobile, tramite apposito trattore, dalla piazzola al punto appropriato della via di rullaggio associata (Aircraft stand taxilane)
<b>SELF-MANOEUVRING</b>	Movimentazione di ingresso o uscita di un aeromobile verso o da una piazzola di sosta in auto-manovra (con l'ausilio dei propri motori)
<b>TRAINO</b>	Manovra di trasferimento dell'aeromobile trainato da un trattore, tra due differenti posizioni di sosta (incluso il trasferimento da/per un Hangar)
<b>TORRE DI CONTROLLO (TWR)</b>	Ente istituito per fornire i Servizi del Traffico Aereo al traffico di aeroporto (ENAV)
<b>EOBT</b>	Estimated Off Block Time presente sul piano di volo ATC
<b>Aeromobile READY</b>	Condizione con cui si indica che l'aeromobile in partenza è effettivamente pronto a muoversi in quanto ha le porte chiuse, la piazzola è libera da uomini, mezzi e/o qualsiasi altro ostacolo (ad eccezione di quelli strettamente necessari per la realizzazione della manovra) ed inoltre: - per le piazzole tipo nose-in (taxi-in/push-out), l'aeromobile ha anche il trattore agganciato per la manovra di push-back; - per le piazzole che lo richiedono, è presente il servizio di marshalling.
<b>Aeromobile BLOCCATO</b>	Condizione con cui si indica che l'aeromobile in arrivo ha fatto il proprio ingresso nella piazzola, si è posizionato, ha spento i motori, ed è stato bloccato con i tacchi.

## 4.3 DESCRIZIONE AREA APRON ED ORARIO DI SERVIZIO

4.3.1 Le disposizioni di safety del presente volume si applicano sull'area Apron così come definita e riportata in AIP AD2 LIRA 2-5 "Aircraft Parking Docking Chart" North area e AD2 LIRA 2-7 "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 H24.

### AD2 LIRA 2-5 "Aircraft Parking Docking Chart" North Areas



AIP LIRA 2-7 "Aircraft Parking Docking Chart" South Area

AIP - Italia

AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART: SOUTH AREA - ICAO

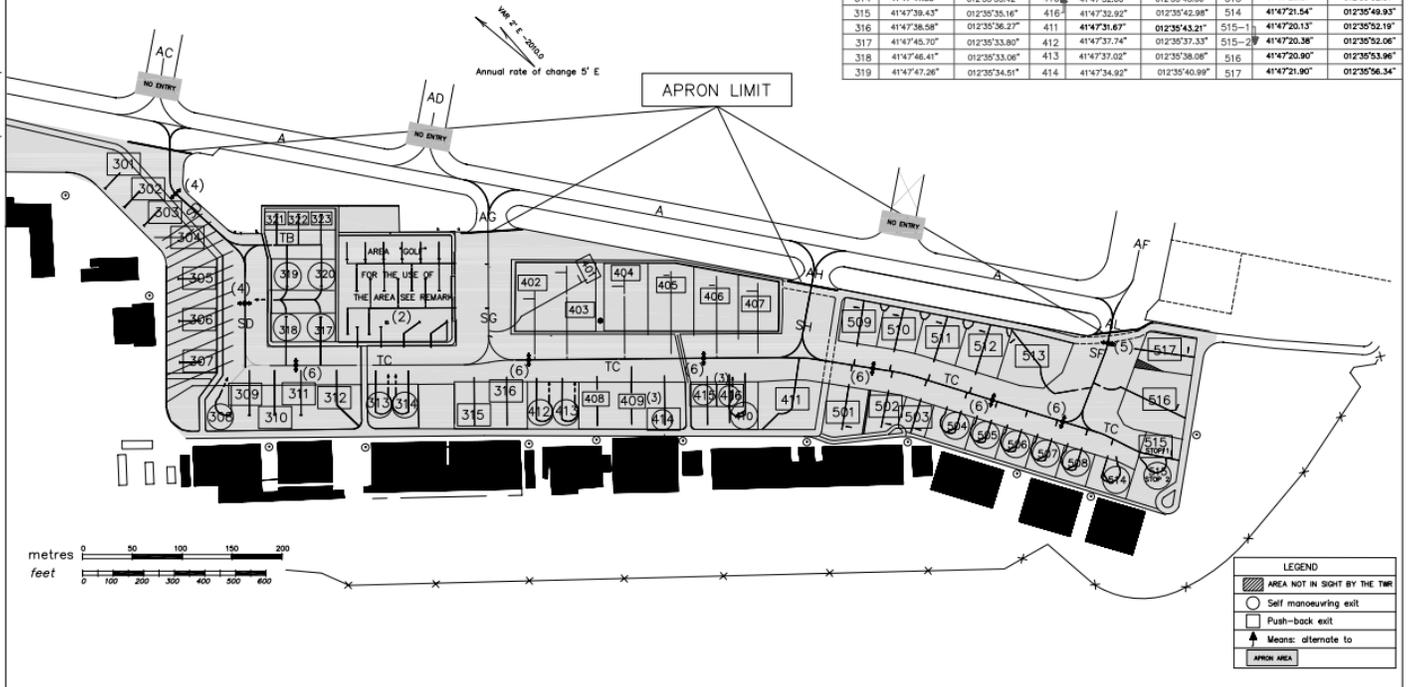
AD 2 LIRA 2-7

Bearings are magnetic	TWR	120.500
Distances in metres	(119,400)	
Elevation in ft. AMSL	GND	121.750
Coordinates WGS84	A.T.S	122.425
APRON		
LIGHTING	Edge:	NIL
BEARING STRENGTH		
STANDS 301-314	Bituminous conglomerate	60/F/C/W/T
STANDS 315-316	Concrete	120/R/C/W/T
STANDS 317-318	Bituminous conglomerate	60/F/C/W/T
STANDS 319-320	Concrete	120/R/C/W/T
STANDS 321-323	Bituminous conglomerate	60/F/C/W/T
STANDS 401-416	Concrete	120/R/C/W/T
STANDS 501-517	Concrete	120/R/C/W/T

REMARKS:  
 (1) Manoeuvring area is delimited by 'End of Apron' markings and composed as follows:  
 RWY 15/33, TWY A, related intersections  
 AA-AB-AC-AD-AF-BA-BF-AG-AH-AL.  
 All GND movements along all aprons with caution under pilots' responsibility and according to A/VBL  
 SFC movement guidance system and marking such as approved by the appropriate AD authorities.  
 (2) Movement (N/OUT) "area GOLF" of aircraft only TOWED (see AD 2 LIRA Table 20, item 2, point 7)  
 (3) Stand 414-415-416 for helicopters only  
 (4) On Aprn Twy SD available two start-up points named SD1 and SD2  
 (5) On Aprn Twy SF available one start-up point named SF1  
 (6) On Aprn Twy TC available six start-up points named TC1,TC2,TC3,TC4,TC5,TC6

AD ELEV		ROMA/CIAMPINO						
427		LIRA		41°47'58" N		012°35'50" E		
APRON ELEV								
419								
STANDS	N	E	STANDS	N	E	STANDS	N	E
301	41°47'52.55"	012°35'32.80"	320	41°47'46.58"	012°35'35.25"	415	41°47'33.69"	012°35'42.17"
302	41°47'51.67"	012°35'32.50"	321	41°47'48.88"	012°35'36.78"	501	41°47'29.72"	012°35'46.07"
303	41°47'50.84"	012°35'32.41"	322	41°47'48.31"	012°35'37.39"	502	41°47'28.68"	012°35'46.01"
304	41°47'50.25"	012°35'31.82"	323	41°47'47.73"	012°35'37.99"	503	41°47'27.72"	012°35'46.72"
305	41°47'49.59"	012°35'30.69"	401	TBD	TBD	504	41°47'26.63"	012°35'47.35"
306	41°47'48.87"	012°35'29.64"	402	41°47'40.11"	012°35'40.83"	505	41°47'25.71"	012°35'47.85"
307	41°47'48.32"	012°35'28.40"	403	41°47'39.54"	012°35'42.78"	506	41°47'24.76"	012°35'48.34"
308	41°47'46.03"	012°35'28.20"	404	41°47'37.97"	012°35'43.63"	507	41°47'23.81"	012°35'48.84"
309	41°47'45.34"	012°35'28.83"	405	41°47'37.01"	012°35'45.12"	508	41°47'22.85"	012°35'49.33"
310	41°47'44.36"	012°35'29.44"	406	41°47'35.74"	012°35'46.12"	509	41°47'21.85"	012°35'49.34"
311	41°47'43.89"	012°35'30.43"	407	41°47'34.58"	012°35'47.19"	510	41°47'20.84"	012°35'50.19"
312	41°47'42.46"	012°35'31.79"	408	41°47'36.07"	012°35'48.64"	511	41°47'19.84"	012°35'51.04"
313	41°47'42.08"	012°35'32.74"	409	41°47'35.29"	012°35'49.47"	512	41°47'18.54"	012°35'51.93"
314	41°47'41.38"	012°35'33.42"	410	41°47'32.60"	012°35'43.06"	513	41°47'17.57"	012°35'52.91"
315	41°47'39.43"	012°35'35.16"	416	41°47'32.92"	012°35'42.98"	514	41°47'16.54"	012°35'52.19"
316	41°47'38.58"	012°35'36.27"	411	41°47'31.67"	012°35'43.21"	515-1	41°47'15.13"	012°35'52.19"
317	41°47'45.70"	012°35'33.80"	412	41°47'31.74"	012°35'37.33"	515-2	41°47'20.38"	012°35'52.06"
318	41°47'46.41"	012°35'33.06"	413	41°47'31.02"	012°35'38.08"	516	41°47'20.90"	012°35'53.96"
319	41°47'47.26"	012°35'34.51"	414	41°47'34.92"	012°35'40.99"	517	41°47'21.90"	012°35'56.34"

CHANGE: Remarks table and stands positions updated



ENAV - Roma

Data provided by ADR

AIRC effective date 4 NOV 2021 (A10/21)

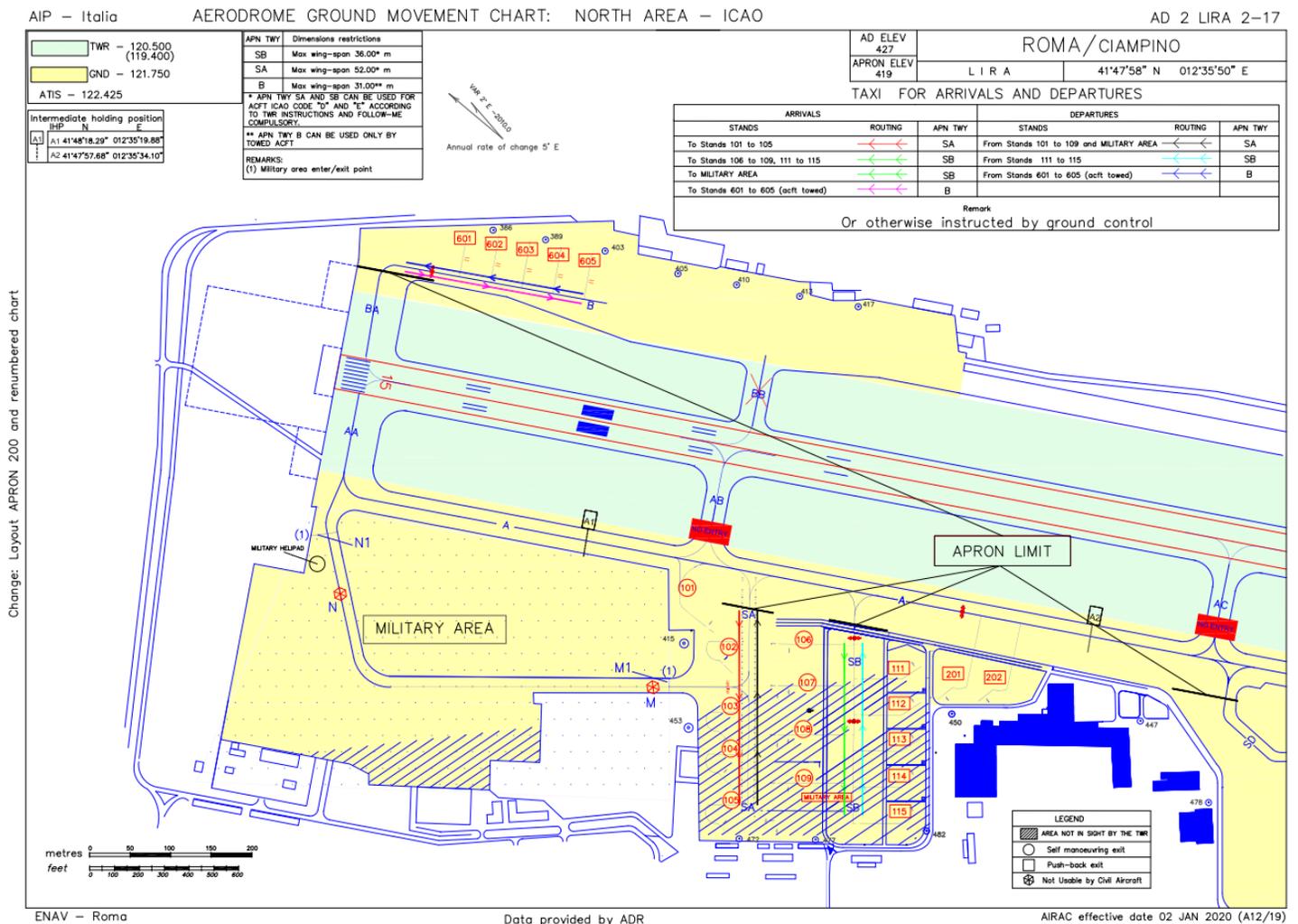
## 4.4 LIMITAZIONI APRON TAXIWAY

<i>TWY</i>	<i>Categoria</i>	<i>Capacità</i>	<i>Limitazioni</i>	<i>Note</i>
SA	D	B737-800	Max Win Span 36 m	Utilizzabile per AA/MM di cat. "D" ed "E" in uscita da area Vip AM rispettando le procedure previste nel documento ADR / 31° Stormo "NORME DI UTILIZZO PIAZZOLE PARCHEGGIO AREA COMUNE"
SB	D	B767-300	Max wing Span 52 m	Utilizzabile per AA/MM di cat. "E" diretti presso area Vip AM rispettando le seguenti condizioni: 1) divieto ai veicoli di circolare sulle viabilità retrostanti le piazzole da 106 a 109 e dalla piazzola 111 alla 115; 2) scorta del follow-me militare; 3) presenza della Sicurezza Operativa ADR per garantire l'assenza di veicoli sulle viabilità descritte al punto 1).
SD	C	B737-800	Max wing span 36 m.	Non utilizzabile da elicotteri in taxi o air-taxi
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 52 m	
SG	C	B737-800	Max wing Span 36 m	Utilizzabile per AA/MM di cat. "D" ed "E" in entrata con il servizio Follow-me (Sicurezza Operativa ADR) ed 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 della Sicurezza Operativa ADR.
SH	C	B737-800	Max wing span 36 m.	
SF	D	AB300-600	Max wing Span 52 m	AA/MM cat. D uscita obbligatoria prua verso rullaggio Alpha/Lima - Alpha
TC	C	B737-800	Max wing span 36 m.	Non utilizzabile da elicotteri ground taxi o air-taxi nel tratto SD e SG
TB	B	Falcon 900LX	Max wing span 22 m	
B	C	Gulfstream 650	Max wing span 31 m	Movimentazione aeromobili esclusivamente al traino

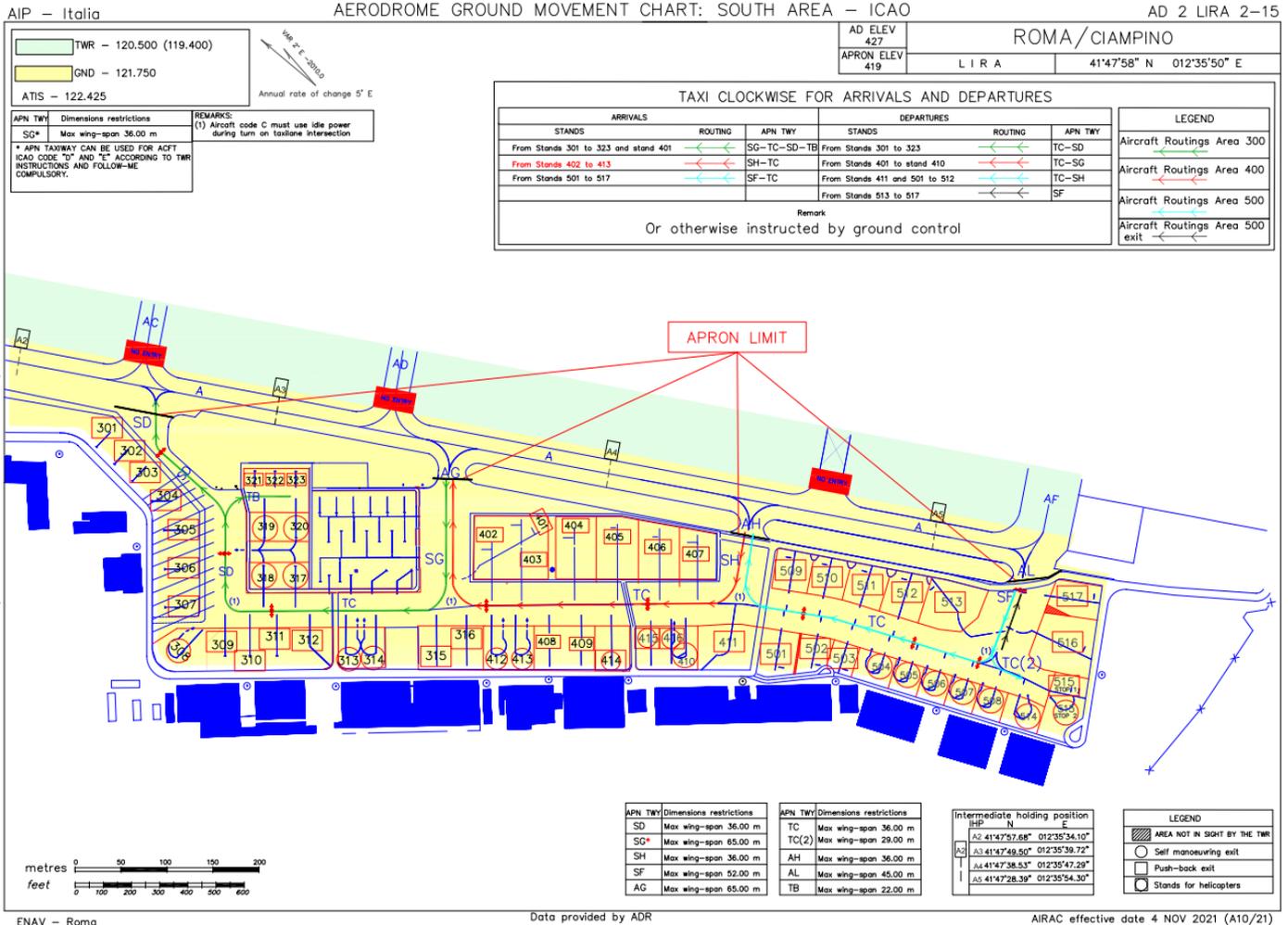
## 4.5 PERCORSI PREFERENZIALI AEROMOBILI

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

### Apron Area NORTH



**Apron Area SOUTH**



CHANGE: Apron stands 412 and 413 modified and updated chart

## PERCORSI PREFERENZIALI IN ARRIVO

4.5.2 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 – 323 e 401	ALPHA – AG – SG – TC – SD - TB
402 – 411	ALPHA – AH – SH – TC
501 – 517	ALPHA – AL – SF – TC
601 605	BA-BRAVO

## PERCORSI PREFERENZIALI IN PARTENZA

4.5.3 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
101 – 109 e Area Militare	SA – ALPHA
111 – 115	SB – ALPHA
201 – 202	ALPHA
301 – 323	TC – SD – ALPHA
401 – 411	TC – SG – AG – ALPHA
501 – 509 e 511	TC – SH – AH – ALPHA
512 – 514 e 510, 517	SF – AL – ALPHA
601 - 605	BRAVO-BA

## 4.6 ASSEGNAZIONE E GESTIONE PIAZZOLE AA/MM

- 4.6.1 Il Controllo Voli, 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.
- 4.6.2 In situazioni eccezionali è consentito l’utilizzo delle posizioni di sosta di contingency previste nel paragrafo “contingency plan” previo coordinamento con la Torre di Controllo ed la Sicurezza Operativa ADR per la scorta ed il posizionamento finale dell’aeromobile, e relativa informazione alla Direzione Sistema Aeroporti Lazio – Ufficio Aeroportuale Roma Ciampino.
- 4.6.3 Il Controllo Voli ADR comunicherà alla TWR quanto prima, e comunque non oltre 15 minuti dall’orario stimato di atterraggio - ETA, lo stand assegnato a ciascun volo.
- 4.6.4 Successivamente, la TWR comunicherà al pilota di ciascun aeromobile lo stand assegnato e fornirà le istruzioni al rullaggio e per il raggiungimento della stessa.
- 4.6.5 Una volta che l’aeromobile in arrivo ha fatto il proprio ingresso nella piazzola con l’ausilio del servizio di marshalling, si è posizionato, ha spento i motori ed è stato bloccato con i tacchi, l’Handler comunicherà via telex MVT standard IATA la condizione di “aeromobile bloccato” al Controllo Voli ADR.
- 4.6.6 Il Controllo Voli ADR ricevuta e verificata la comunicazione da parte dell’Handler di “aeromobile bloccato” si accerterà della presenza del predetto status.
- 4.6.7 Sull'aeroporto di Roma Ciampino le piazzole sono di tipo:

<b>Self Manoeuvring:</b> parcheggi verso i quali gli <u>aeromobili</u> entrano ed escono autonomamente	
<b>Area civile</b>	106 – 107 – 313 – 314 - 317 – 318 – 319 – 320 – 504 – 505 – 506 – 507 – 508 – 514 – 515 STOP 2 – 410 – 412 – 413
<b>Area militare</b>	101 – 102 – 103 – 104 – 105 – 108 – 109

<b>Self Manoeuvring:</b> parcheggi verso i quali gli <u>elicotteri</u> entrano ed escono autonomamente	
<b>Area civile</b>	H414 – H415 – H416

**Self in / push out:** parcheggi verso i quali gli aeromobili entrano autonomamente ed escono con l'ausilio del push – back

<b>Area civile</b>	<p>Quadrante 100: 111 – 112 – 113 – 114 – 115</p> <p>Quadrante 200: 201 – 202</p> <p>Quadrante 300: 301 – 302 – 303 – 304 – 305 – 306 – 307 - 308 – 309 – 310 – 311 – 312 – 315 – 316 – 321 -322 -323</p> <p>Quadrante 400: 402 – 403 – 404 – 405 – 406 – 407 – 408 – 409- 411</p> <p>Quadrante 500: 501 – 502 – 503– 509 – 510 – 511 – 512 – 513 – 515 Stop 1 – 516 - 517</p>
--------------------	--

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

<b>Area civile</b>	<p>Quadrante 400: 401</p> <p>Quadrante 600: 601 – 602 – 603 – 604 – 605</p>
--------------------	---

## FOLLOW ME E MARSHALLING

---

- 4.6.8 Per attività di marshalling, in ottemperanza alla definizione IATA e annesso 2 ICAO, si intendono i segnali forniti all'equipaggio di volo durante l'ingresso in piazzola. L'aeromobile è pertanto in moto e controllato dalla cabina di pilotaggio e non è attaccato a nessun equipaggiamento di spinta-traino.
- 4.6.9 I segnali manuali del marshalling devono essere quelli disciplinati dal Reg. UE 923/2012–SERA e previsti dallo standard IATA Chapter 4 e smi "Marshalling Hand signals for aircraft" (Aircraft handling Procedures – IGOM).
- 4.6.10 Per attività di follow-me, in ottemperanza al D.lgs. 18/99 si intendono le attività di guida dell'aeromobile a mezzo di veicolo adeguatamente equipaggiato per lo spostamento da un punto ad un altro punto dell'Area di Movimento. La presenza del follow-me davanti all'aeromobile, non garantisce, la separazione degli aeromobili da altri ostacoli improvvisi, a causa della limitata visibilità dell'autista che scorta l'aeromobile e che ha la visibilità limitata a bordo del mezzo.
- 4.6.11 Per gli aeromobili in spinta-traino, ovvero non governati dalla cabina di volo, non si parla di segnali di marshalling, ma di segnali di guida degli operatori. I segnali utilizzati per fornire le informazioni agli autisti del push back e di tutti gli altri equipaggiamenti devono essere quelli disciplinati dal Reg. UE 923/2012–SERA e previsti dallo standard IATA Chapter 4 "Guide Person Hand Signal for ground service equipment" (Aircraft handling Procedures – IGOM).
- 4.6.12 Presso lo scalo di Ciampino le eventuali attività di Follow me o Marshalling previste sono svolte da ADR tramite la Sicurezza Operativa ADR.
- 4.6.13 Nel caso la movimentazione aeromobile necessiti di assistenza con follow-me, il Controllo Voli ADR richiederà alla Sicurezza Operativa ADR l'assistenza.
- 4.6.14 L'attività di follow me potrà essere comunque ed in qualsiasi momento imposta dalla TWR o dalla Sicurezza Operativa ADR stessa, al fine di garantire la movimentazione degli aeromobili in sicurezza.
- 4.6.15 L'attività di follow me sarà comunque garantita ai piloti che ne facciano richiesta al Controllo Voli ADR o alla TWR. Le richieste d'intervento con l'assistenza della Sicurezza Operativa ADR, dovranno essere inoltrate al Controllo Voli ADR con congruo anticipo per il successivo invio del personale a garanzia delle attività primarie inerenti alla Safety aeroportuale.
- 4.6.16 Il servizio di Marshalling è obbligatorio per tutto il traffico in arrivo presso le piazzole civili dell'aeroporto di Ciampino, con modalità di ingresso in piazzola self-in, ed è erogato dalla Sicurezza Operativa ADR.
- 4.6.17 Per i voli operati dalla Compagnia Aeronautica Italiana, da ENAV Radiomisure, dai Vigili del Fuoco e da [Avincis](#) o destinati a piazzole gestite direttamente da operatori terzi, il servizio di Marshalling è erogato

dalla società stessa che gestisce le piazzole. Il servizio di Marshalling potrà essere comunque ed in qualsiasi momento richiesto alla Sicurezza Operativa ADR, al fine di garantire la movimentazione degli aa/mm in sicurezza.

4.6.18 In caso di utilizzo delle posizioni di sosta riportate nel paragrafo “contingency plan” la presenza della Sicurezza Operativa ADR sarà garantita per:

È previsto l’utilizzo del follow-me nei seguenti casi:

<b>Movimentazione degli aa/mm da/per Stand 401</b>	
<b>Movimentazione degli elicotteri</b>	<u>Elicottero con D-value compresa tra 13,51 m e 20 m</u> destinato alle piazzole da 403 a 407 dovrà raggiungere la piazzola assegnata transitando le taxilane SG-TC con l’assistenza della Sicurezza Operativa ADR per il servizio di follow-me e marshalling
	<u>Elicottero con D-Value maggiori di 20 m</u>  Le piazzole destinate a questa tipologia di elicottero sono gli stand aeromobili da 403 a 407. L’elicottero raggiunge in modalità self-manoeuvring il raccordo SG transitando il raccordo AG; successivamente dovrà spengere i motori ed essere trainato presso la piazzola/hangar assegnata con l’assistenza della Sicurezza Operativa ADR per il servizio del follow-me.
<b>Nei casi previsti al par. 5 “Limitazioni Apron Taxiway” del presente documento;</b>	
<b>In caso di utilizzo dell’Apron 600 in orario notturno;</b>	
<b>Decentramento di un aeromobile da/verso Apron 600</b>	
<b>In caso di utilizzo delle posizioni di sosta riportate nel paragrafo “contingency plan”</b>	In tal caso la presenza della Sicurezza Operativa ADR sarà garantita per: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Scortare, ove necessario, i mezzi di assistenza e le autocisterne, fuori dalla viabilità veicolare;</li> <li>- Supervisionare le operazioni di rampa affinché non creino intralcio alla movimentazione degli aeromobili;</li> </ul>

- |  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Assistere al posizionamento degli aeromobili nelle posizioni “contingency”.</li></ul> |
|--|---|

4.6.19 La Sicurezza Operativa ADR effettua anche scorta di veicoli/equipaggiamenti i cui conducenti non sono autorizzati alla guida in Airside.

## SBARCO – IMBARCO A PIEDI

---

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

### Condizioni necessarie:

- Piazzole dotate di idonea segnaletica;
- Nessuna commistione tra passeggeri di provenienza SCH ed Extra SCH, o tra passeggeri in arrivo e partenza;
- 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 nei tratti protetti che in quelli individuati da segnaletica orizzontale, dalla discesa dall'aeromobile del primo passeggero fino all'ingresso dell'ultimo passeggero all'interno del terminal arrivi, e viceversa, dall'uscita del primo passeggero dal gate di imbarco fino all'ingresso dell'ultimo passeggero a bordo dell'aeromobile;
- Presenza del personale di rampa (handler responsabile e/o vettore) che garantisca un ordinato e sicuro flusso dei passeggeri all'interno della piazzola aeromobile, nel rispetto della normativa inerente il rifornimento carburante;
- Assenza di ostacoli lungo il percorso (mezzi, ristagni di acqua o ghiaccio);
- Assenza di particolari precipitazioni meteorologiche o condizioni meteo avverse come pioggia, neve, grandine, vento forte, ecc.;
- Assenza di movimentazione aeromobili nelle piazzole adiacenti durante l'attività di sbarco/imbarco.

### Limitazioni per imbarco a piedi:

Alle piazzole 201, 202, 112, 113 l'imbarco a piedi è consentito solo dai gate A1/A2/A3/A4, nel rispetto delle limitazioni precedentemente elencate e secondo le modalità di sbarco/imbarco passeggeri per ogni piazzola di sosta definite nei capitoli successivi (par. 8 e 9).

## OPERAZIONI PRELIMINARI ALLA “MESSA IN MOTO” E AL “PUSH BACK”

---

4.6.21 L'operatore di rampa comunicherà al pilota la condizione di “aeromobile READY”, dopo essersi assicurato che l'aeromobile in partenza è effettivamente pronto a muoversi in quanto ha terminato le operazioni di imbarco, le porte chiuse, la piazzola è libera da uomini, mezzi e/o qualsiasi altro ostacolo (ad eccezione di quelli strettamente necessari per la realizzazione della manovra) ed inoltre:

- per le piazzole tipo nose-in (taxi-in/push-out), l'aeromobile ha anche il trattore agganciato per la manovra di push back;
- per le piazzole che lo richiedono, è presente il servizio di marshalling.

Rispetto a quanto sopra riportato fanno eccezione:

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

Tale comunicazione sarà necessaria al pilota per attenersi a quanto riportato in AIP AD2 LIRA 1 - 11 item 2 Apron.

## OPERAZIONI DI PUSH – BACK

---

4.6.22 I trattori che eseguono operazioni di push back non possono impegnare le aree pedonali destinate al transito dei passeggeri in imbarco o sbarco e le viabilità veicolari, se non per il tempo strettamente necessario allo svolgimento di tale attività.

4.6.23 La comunicazione ricevuta da TWR sulla frequenza Ground relativa all'approvazione delle operazioni di push back è riportata dal pilota all'agente di rampa che ha in contatto.

4.6.24 Le operazioni di push back sono condotte sotto la responsabilità esclusiva del pilota e degli operatori di handling; la TWR, ai fini dell'ordinato movimento, fornirà opportune istruzioni ed informazioni in relazione al traffico conosciuto e/o in vista.

4.6.25 Il personale addetto è tenuto ad assicurare che:

- l'area interessata dalla manovra di push back sia adeguatamente sgombra, oltre che da personale, ostacoli e veicoli, anche da altri aeromobili, prima e durante la movimentazione;
- a porre attenzione ad eventuali fenomeni di jet blast /downwash causato dagli aeromobili/elicotteri in manovra;
- le luci anticollisione dell'aeromobile siano accese prima di iniziare la manovra di push-back;
- siano trascorsi almeno 10 secondi a seguito dell'accensione delle luci anticollisione dell'aeromobile prima di iniziare la manovra di push-back.

4.6.26 Non sono consentite le manovre di push back in contemporanea da due piazzole contigue.

4.6.27 Prima dell'inizio delle operazioni di push back gli aeromobili dovranno attivare le luci anticollisione.

4.6.28 Le operazioni di movimentazione aeromobili non in self manoeuvring devono essere effettuate con anti collision lights accese (beacon) in linea con i requisiti del Reg. 2016/1185 - SERA.3215 Lights to be displayed by aircraft . Per gli aeromobili di aviazione generale per i quali l'utilizzo di tali luci non può essere garantito si potranno utilizzare dispositivi alternativi temporanei che rispondano ai medesimi requisiti (Position and Anticollision Lights - Fixed-Wing Aircraft ARP991C), assicurando che tali dispositivi non costituiscano FOD.

4.6.29 Gli operatori alla guida del trattore di push back che effettuano la manovra di spinta aeromobile, devono seguire la segnaletica orizzontale di "guida al push back", ove prevista.

4.6.30 La manovra di push back non deve oltrepassare la segnaletica orizzontale di "End of Push", ove prevista.

4.6.31 Non è consentita la manovra di push back con solo manpower. Qualora l'handler dovesse ricevere richiesta di assistenza da parte di aeromobili non operabili con il trattore, sarà cura dell'handler stesso informare il Controllo Voli ADR per richiedere l'assegnazione di piazzole self-out, se disponibili. L'accettazione dell'aeromobile sullo scalo è subordinata alla conferma di tale disponibilità da parte del Controllo Voli ADR.

## OPERAZIONI DI TRAINO

---

- 4.6.32 Le operazioni di traino sono subordinate all'assegnazione del Controllo Voli ADR della piazzola/area di destinazione e successiva autorizzazione alla movimentazione da parte della TWR con esclusione dei movimenti all'interno del piazzale Golf (fermo restando l'obbligo di assegnazione della posizione di sosta da parte del Controllo Voli ADR).
- 4.6.33 La movimentazione del restante traffico è prioritaria rispetto alle operazioni di traino.
- 4.6.34 Per tutta la durata della manovra, va mantenuto il continuo contatto radio bilaterale TWR – COCKPIT attraverso la frequenza Ground 121.750 MHz, utilizzando l'appropriata fraseologia aeronautica standard, inoltre, deve essere assicurato il contatto radio tra l'operatore di traino ed il Cockpit e devono essere accese le luci anticollisione.
- 4.6.35 In caso di traino con assistenza del follow – me, la movimentazione dell'aeromobile avverrà mantenendo il continuo contatto radio sulla frequenza 418.300 fra Sicurezza Operativa ADR e TWR.
- 4.6.36 Nei capitoli successivi sono riportate le tabelle con le procedure di ingresso/uscita aeromobile per ogni piazzola di sosta.
- 4.6.37 Le operazioni di traino devono essere effettuate con l'ausilio del Follow me effettuato dalla Sicurezza Operativa ADR. Sono esentati dall'obbligo di assistenza del Follow me gli operatori di espressamente autorizzati da ADR.

## START UP POINT

---

- 4.6.38 Sulle vie di rullaggio 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, TC1, TC2, TC3, TC4, TC5, TC6, SF1, B1 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, coerentemente con le specifiche di utilizzo riportate nei capitoli successivi.
- 4.6.39 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, con prua NORD sulla via di rullaggio retrostante la piazzola, salvo diversa istruzione da TWR.

## MESSA IN MOTO IN PIAZZOLA

---

- 4.6.40 In caso di viabilità situata dietro le piazzole di sosta aeromobili, è vietata la circolazione dei veicoli durante l'operazione di accensione motore. In ogni caso dovrà quindi essere richiesta la presenza della Sicurezza Operativa ADR per inibire il traffico veicolare.
- 4.6.41 In caso di accensione di un motore al minimo in piazzola con viabilità retrostante e, uscita in push back, per APU inoperativo, il responsabile interessato alla messa in moto (handler, tecnico, ecc.), dovrà richiedere al Controllo Voli ADR l'invio della Sicurezza Operativa ADR per la supervisione dell'attività. L'operazione di messa in moto potrà avvenire solo dopo l'autorizzazione della Sicurezza Operativa ADR, il quale provvederà a garantire durante la fase di push back l'interdizione alla circolazione dei veicoli sulla viabilità retrostante.
- 4.6.42 In caso di accensione di un motore per verifica componenti con viabilità retrostante, il responsabile interessato alla messa in moto (handler, tecnico, ecc.), dovrà richiedere al Controllo Voli l'invio della Sicurezza Operativa ADR per la supervisione dell'attività. L'operazione di messa in moto potrà avvenire solo dopo l'autorizzazione della Sicurezza Operativa ADR. La Sicurezza Operativa ADR durante l'operazione verificherà le seguenti prescrizioni di sicurezza:
- Messa in moto di un solo motore al minimo della potenza;
  - Durata massima della prova pari a cinque minuti per motore.
- 4.6.43 In caso di accensione di un motore per verifica componenti, il responsabile interessato alla messa in moto (handler, tecnico, ecc.), dovrà richiedere al Controllo Voli ADR l'invio della Sicurezza Operativa ADR per la supervisione dell'attività. L'operazione di messa in moto potrà avvenire solo dopo l'autorizzazione della Sicurezza Operativa ADR. La Sicurezza Operativa ADR durante l'operazione verificherà le seguenti prescrizioni di sicurezza:
- Messa in moto di un solo motore al minimo della potenza;
  - Durata massima della prova pari a cinque minuti per motore.
- 4.6.44 In caso di accensione motori al minimo in piazzola, per allineamento piattaforme inerziali ed uscita in Push Back (in piazzola senza la viabilità retrostante), il responsabile interessato alla messa in moto (handler, tecnico, ecc.) dovrà informare il Controllo Voli ADR dell'esigenza ed assicurare che non ci siano persone e mezzi nell'area retrostante l'aeromobile prima dell'inizio della messa in moto motori.

## PUSH & HOLD

---

- 4.6.45 La procedura di «PUSH & HOLD» è la modalità individuata sullo scalo di Ciampino per la gestione dei voli in partenza a cui è assegnato un ritardo Air Traffic Flow Management (ATFM) maggiore o uguale a 30 minuti.
- 4.6.46 I piloti devono contattare il Controllo Voli ADR di Ciampino (Ciampino Apron) sulla frequenza 131.505 MHZ dichiarandosi pronti a muovere e richiedendo la possibilità di applicare la procedura di Push & Hold. Il Controllo Voli ADR di Ciampino verificherà, previo controllo visivo, lo stato di READY e la disponibilità di una piazzola self manoeuvring per il decentramento dell'aeromobile.
- 4.6.47 Se la procedura di Push & Hold è applicabile, il Controllo Voli ADR comunicherà al cockpit la piazzola di destinazione ed istruirà i piloti a contattare la Ground di Ciampino (Ciampino Ground) sulla frequenza 121.75 MHZ.
- 4.6.48 L'equipaggio dovrà quindi contattare la Ground di Ciampino richiedendo il traino per lo stand stabilito specificando l'applicazione della procedura PUSH & HOLD. Il traino in ogni caso potrà iniziare solo dopo autorizzazione da parte della Ground di Ciampino.

### STANDARD PHRASEOLOGY

Pilot : < Ciampino APRON, CALLSIGN from stand XXX READY to move and requesting Push and hold procedure >

In case Push and hold procedure is approved

Ciampino APRON : < CALLSIGN, we confirm push and hold procedure, holding stand will be XXX. Aircraft fully READY, contact Ciampino Ground at 121.75 >

In case Push and hold procedure positive is denied

Ciampino APRON : < CALLSIGN, push and hold procedure NOT possible. Aircraft fully READY, contact Ciampino Ground at 121.75 for standard procedure >

## PROVA MOTORI

---

4.6.49 In caso di utilizzo delle aree dedicate alla prova motori, (AIP AD2 LIRA 1-14 item 21 Procedure Antirumore 3 Restrizioni al suolo Prove Motori), prima di iniziare l'operazione, il responsabile delle operazioni (handler, tecnico, ecc.) dovrà informare il Controllo Voli ADR dell'esigenza, il quale chiederà a TWR informazioni in merito a quale area per la prova motori (rullaggio alpha, nello specifico IHP A1 a nord e IHP A5 a sud) è disponibile e verificherà le restrizioni per l'impiego della stessa, 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 ALPHA destinati alla prova motori;
- Chiusura dello svincolo AB.

4.6.50 Dopo aver verificato la disponibilità dell'area, il Controllo Voli ADR comunicherà al responsabile delle operazioni quale area prova motori utilizzare (in base alla pista in uso) ed invierà la Sicurezza Operativa ADR per supervisionare il corretto posizionamento dell'aeromobile.

4.6.51 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, la Sicurezza Operativa ADR 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.

4.6.52 È fatto divieto, ai mezzi che dovranno prestare assistenza al seguito dell'aeromobile trainato fino alla prova motori, di movimentarsi sul rullaggio ALPHA senza il contatto TWR. A tale scopo bisognerà richiedere l'assistenza della Sicurezza Operativa ADR per scortare il mezzo da e per l'area dedicata alla prova motori.

## GIROBUSSOLA

---

4.6.53 L'utilizzo dell'area girobussola dovrà avvenire in assenza di traffico sulla pista di volo.

4.6.54 In caso di richiesta dell'area girobussola, prima di iniziare l'operazione, il responsabile delle operazioni (handler, tecnico, pilota, ecc.) dovrà informare il Controllo Voli ADR dell'esigenza, il quale informerà la TWR della richiesta e valuterà le restrizioni per l'impiego dell'area, ovvero:

- Fasce orarie di utilizzo (orari prove motori) se l'aeromobile ha necessità di essere in moto, altrimenti nessun vincolo fino a 30 minuti più o meno dell'effemeridi;
- Procedura di bassa visibilità in atto.

4.6.55 Dopo aver verificato la disponibilità dell'area il Controllo Voli ADR comunicherà al responsabile delle operazioni l'invio della Sicurezza Operativa ADR per iniziare la manovra di traino dalla piazzola fino all'area girobussola.

4.6.56 La Sicurezza Operativa ADR in contatto radio con la TWR effettuerà il traino fino al raccordo AL transitando sul raccordo TC o diversamente istruito da TWR. Rimarrà in attesa di autorizzazione per l'attraversamento pista e posizionerà l'aeromobile sulla segnaletica orizzontale dell'area girobussola. La Sicurezza Operativa ADR verificherà le eventuali messe in moto e:

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

4.6.57 Al termine della prova, la Sicurezza Operativa ADR effettuerà il traino dal raccordo BF fino in piazzola, in coordinamento con la Torre di Controllo.

## 4.7 QUADRANTE 100

<i>P.la</i>	<i>Capacità</i>	<i>Followme</i>	<i>Marshalling</i>	<i>Ingresso/ Uscita</i>	<i>Imbarco/ Sbarco</i>	<i>Start-up points</i>	<i>Remarks</i>
101 102 103 104 105	Stand militare	/	/	/	/	/	Stand militare: disponibile solo su richiesta al 31° stormo 48h prima Tel 0679072632 Fax 0679702204
106	Fino a A321-200 / B737-800 W Lungh. fuori tutto 44,51m Apertura alare 35,92m	NO	SI	Self / Self	Bus / Bus	No	/
107	Fino a A321-200 / B737-800 W Lungh. fuori tutto 44,51m Apertura alare 35,92m	NO	SI	Self / Self	Bus / Bus	No	/
108 109	Stand militare	/	/	/	/	/	Stand militare: disponibile solo su richiesta al 31° stormo 48h prima Tel 0679072632 Fax 0679702204
111	Fino a B737-800W Lungh. fuori tutto 39,48m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	SB1/SB2 (Istruzioni TWR)	

	Apertura alare 34,32, m						
112	Fino a B737-800W Lungh. fuori tutto 39,48m Apertura alare 34,32, m	NO	SI	Self / Push	A piedi / A piedi (* )	SB1/SB2 (Istruzioni TWR)	(* ) vedi procedura
113	Fino a B737-800W Lungh. fuori tutto 39,48m Apertura alare 34,32, m	NO	SI	Self / Push	A piedi / A piedi (* )	SB1/SB2 (Istruzioni TWR)	(* ) vedi procedura
114	Fino a B737-800W Lungh. fuori tutto 39,48m Apertura alare 34,32, m	NO	SI	Self / Push	Bus / A piedi (**)	SB1/SB2 (Istruzioni TWR)	(** ) vedi procedura; Con APU inoperativo fare push back fino allo start- up point TA1
115	Fino a B737-800W Lungh. fuori tutto 39,48m Apertura alare 34,32, m	NO	SI	Self / Push	Bus / A piedi (**)	SB1/SB2 (Istruzioni TWR)	(** ) vedi procedura; Con APU inoperativo fare push back fino allo start- up point TA1

**(\* ) PROCEDURA DI IMBARCO/SBARCO A PIEDI - STAND 112 E 113**

Tali attività di imbarco/sbarco potranno essere svolte a condizione 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 (Rif. "Assegnazione e gestione piazzole AA/MM – sbarco - imbarco a piedi condizioni necessarie).

È consentito l'imbarco alla piazzola:

- 112 dai gate A1 e A2, in assenza di sbarchi dalle piazzole 201 e 202;
- 113 dai gate A1 e A2, in assenza di sbarchi dalle piazzole 112, 201 e 202.

È consentito lo sbarco dalla piazzola:

- 112, in assenza di imbarchi alla piazzola 113.

**(\*\*) PROCEDURA DI SBARCO A PIEDI - STAND 114 E 115**

Tali attività di imbarco/sbarco potranno essere svolte a condizione 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 (Rif. "Assegnazione e gestione piazzole AA/MM – sbarco - imbarco a piedi condizioni necessarie).

## 4.8 QUADRANTE 200

<i>P.la</i>	<i>Capacità</i>	<i>Follow me</i>	<i>Marshalli ng</i>	<i>Ingresso / Uscita</i>	<i>Imbarco/Sbarco</i>	<i>Start-up points</i>	<i>Remarks</i>
201	Fino a B737-800 W/A321-200 Lungh. fuori tutto 44.51m Apertura alare 34,32m	NO	SI	Self / Push	A piedi / A piedi (*)	TA1	(*) vedi procedura
202	Fino a B737-900 Lungh. fuori tutto 42,11 Apertura alare 34,32m	NO	SI	Self / Push	A piedi / A piedi (*)	TA1	(*) vedi procedura

### (\*) PROCEDURA DI IMBARCO/SBARCO A PIEDI - STAND 201 E 202

Tali attività di imbarco/sbarco potranno essere svolte a condizione 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 (Vedi Cap. 9 "Assegnazione e gestione piazzole AA/MM – sbarco - imbarco a piedi condizioni necessarie).

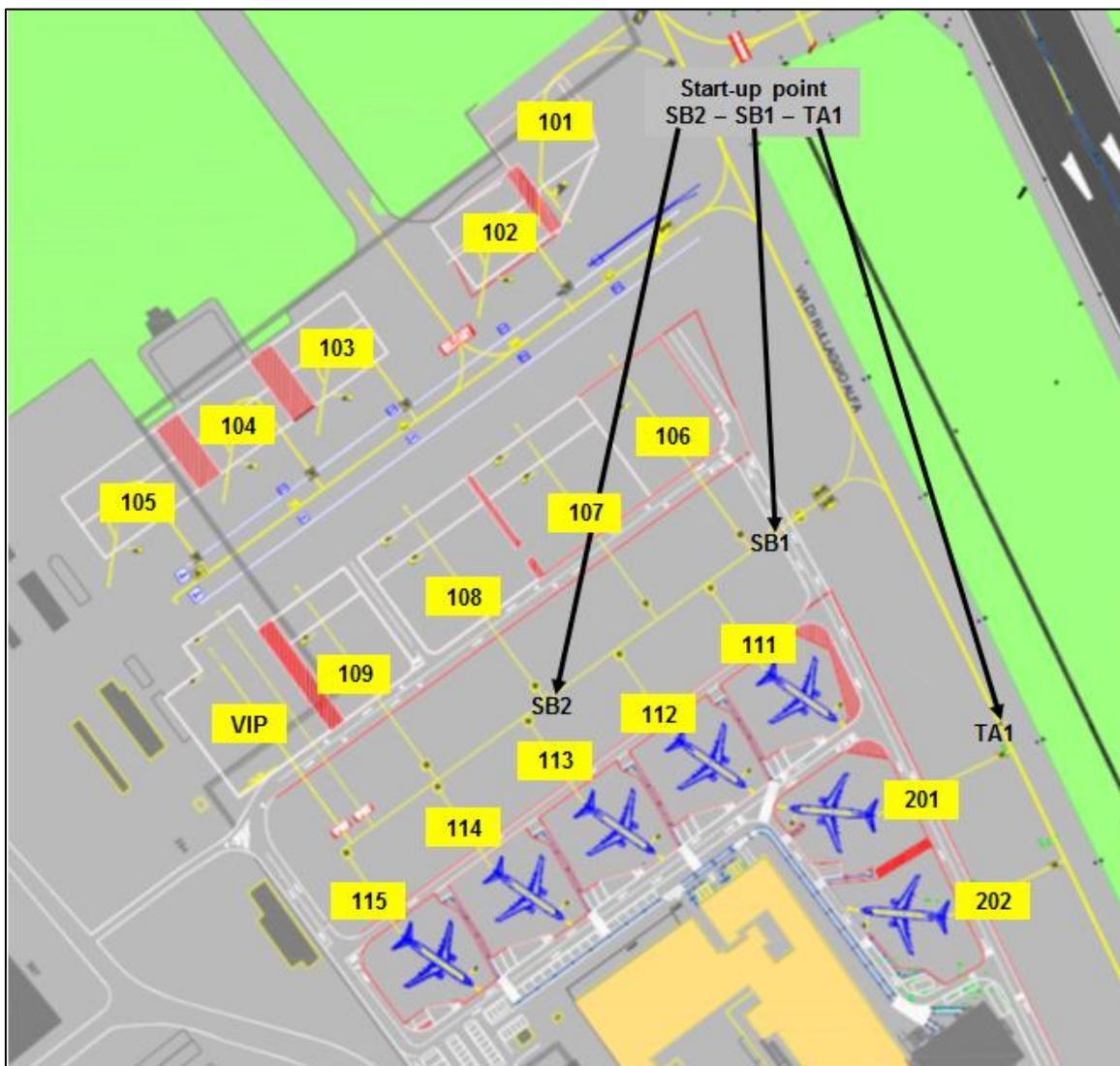
È consentito l'imbarco alla piazzola:

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

È consentito lo sbarco dalla piazzola:

- 201, in assenza di imbarchi alla piazzola 112 e 113;
- 202, in assenza di imbarchi alla piazzola 201, 112 e 113.

## PLANIMETRIA QUADRANTE 100 e 200



### START-UP POINT SB1 IMPEGNATO:

Stand	Self in	Self out	Manovra di push out su posizione start-up point SB2
106	NO	NO	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 PROTOCOL AM	NO	SI	SI

(\*) In caso di accensione motori in piazzola per APU non operativo, la manovra di push back verso lo start-up point TA1 non è consentita.

### START-UP POINT SB2 IMPEGNATO:

Stand	Self in	Self out	Manovra di push-out su posizione start-up point SB1
106	SI	SI	SI (*)
107	SI	SI	NO
108	NO	NO	NO
109	NO	SI	NO
111	SI	/	SI (*)
112	NO	/	NO
113	NO	/	NO
114	NO	/	NO
115	NO	/	NO
Area PROTOCOL AMI	NO	SI	NO

(\*) Durante la fase di push back per portarsi sullo start-up point SB1, non è consentita la messa in moto motori durante la manovra.

4.8.1 Gli aeromobili pronti a rullare dalle posizioni SB1 e SB2 devono cominciare a muoversi sfruttando unicamente la spinta del motore al minimo (idle). In caso di necessità di maggiore potenza (break away) per muoversi dalla posizione SB1, con SB2 impegnato, la TWR richiederà la verifica da parte della Sicurezza Operativa ADR di assenza di personale in corrispondenza dello start-up point SB2 prima di autorizzare la manovra.

4.8.2 Dalle piazzole 111 a 113: In caso di accensione motori in piazzola per APU non operativo deve essere effettuato il push back fino allo Start-Up point SB1. La TWR richiederà la verifica da parte della Sicurezza

Operativa ADR di assenza di personale in corrispondenza dello start-up point SB2, qualora impegnato, durante tutta la manovra (push back e rullaggio dell'aeromobile)

4.8.3 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). In caso di accensione motori in piazzola per APU non operativo deve essere effettuato il push back "nose WEST" fino allo Start Up point TA1

### START-UP POINT TA1 IMPEGNATO:

---

Stand	Self in	Push out
201	NO	NO
202	NO	NO

## 4.9 QUADRANTE 300

<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>
301	Fino a Falcon 900B Lungh. fuori tutto ,20,22m Apertura alare 19,33	NO	SI	Self / Push	Bus - Escluso crew/ Bus - Escluso crew	SD1 o SD2 (discrezione ATC)	/
302	Fino a Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 21,40m	NO	SI	Self / Push	Bus - Escluso crew/ Bus - Escluso crew	SD1 o SD2 (Istruzioni TWR)	/
303	Fino a Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 21,40m	NO	SI	Self / Push	Bus - A piedi/ Bus - A piedi	SD1 o SD2 (Istruzioni TWR)	/
304	Fino a Gulfstream 650 Lungh. fuori tutto 30,41m Apertura alare 30,36m	NO	SI	Self / Push	Bus - A piedi/ Bus - A piedi	SD1 o SD2 (Istruzioni TWR)	/
305	Fino a Gulfstream 550 Lungh. fuori tutto 29,39m Apertura alare 28,50m	NO	SI	Self / Push	Bus - A piedi/ Bus - A piedi	SD1 o SD2 (Istruzioni TWR)	/
306	Fino a Gulfstream 550 Lungh. fuori tutto 29,39m	NO	SI	Self / Push	Bus - A piedi/ Bus - A piedi	SD1 o SD2 (Istruzioni TWR)	/

<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>
	Apertura alare 28,50m						
307	Fino a Gulfstream 650 Lungh. fuori tutto 30,41m Apertura alare 30,36m	NO	SI	Self / Push	Bus - A piedi/ Bus - A piedi	SD1, SD2 o TC1 (Istruzioni TWR)	/
308	Fino a Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 21,40m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC1	/
309	Fino a Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 21,40m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC1	/
310 Stop 1	Fino a Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 21,40m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC1	/
310 – Stop 2	Fino a Canadair CL415 Lungh. fuori tutto 19,82m Apertura alare 28,60m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC1	/
311	Fino a Canadair CL415 Lungh. fuori tutto 19,82m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC1	/

<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>
	Apertura alare 28,60m						
312	Fino a Canadair CL415 Lungh. fuori tutto 19,82m Apertura alare 28,60m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC1	/
313	Fino a P180 Lungh. fuori tutto 14,40m Apertura alare 14,00m	NO	SI	Self / Self (*)	Bus / Bus	No	Piazzola assegnata a ENAV SpA – Struttura Flight Inspection and Validation (*) Self Out consentito solo se lo stand 314 non è occupato, altrimenti Push- Back
314	Fino a P180 Lungh. fuori tutto 14,40m Apertura alare 14,00m	NO	SI	Self / Self (*)	Bus / Bus	No	Piazzola assegnata a ENAV SpA – Struttura Flight Inspection and Validation (*) Self Out consentito solo se lo stand 313 non è occupato, altrimenti Push- Back
315	Fino a Canadair CL415 Lungh. fuori tutto 19,82m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC2	/

<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>
	Apertura alare 26,60m						
316	Fino a Gulfstream V Lungh. fuori tutto 29,39m Apertura alare 28,50m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC2	/
317	Fino a Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 21,40m	NO	SI	Self / Self	Bus / Bus	No	/
318	Fino a Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 21,40m	NO	SI	Self / Self	Bus / Bus	No	/
319	Fino a Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 21,40m	NO	SI	Self / Self	Bus / Bus	No	/
320	Fino a Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 21,40m	NO	SI	Self / Self	Bus / Bus	No	/
321	Fino a F900B Lungh. fuori tutto 20,22m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	SD1 o SD2 (Istruzioni TWR)	/

<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>
	Apertura alare 19,33m						
322	Fino a F900B Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 19,33m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	SD1 o SD2 (Istruzioni TWR)	/
323	Fino a F900B Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 19,33m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	SD1 o SD2 (Istruzioni TWR)	/

(\*) Gli aeromobili in arrivo senza il numero del PPR saranno parcheggiati sugli stands 301, 302, 303, 304, 305, 306 e 307 (se disponibili) solo per le operazioni di imbarco/sbarco passeggeri e rifornimento carburante. Al termine delle operazioni rampa dovranno lasciare l'aeroporto (Rif. AIP AD2 LIRA 1 - 13 item 7 Apron).

### START-UP POINT SD1 IMPEGNATO:

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up SD2	Push-out su start-up TC1
<b>301</b>	NO	-	NO	-
<b>302</b>	NO	-	NO	-
<b>303</b>	NO	-	NO	-
<b>304</b>	SI	-	SI	-
<b>305</b>	SI	-	SI	-
<b>306</b>	SI	-	SI	-
<b>307</b>	SI	-	SI	-
<b>308</b>	SI	-	-	SI
<b>309</b>	SI	-	-	SI
<b>310</b>	SI	-	-	SI
<b>311</b>	SI	-	-	SI
<b>312</b>	SI	-	-	SI
<b>313</b>	SI	SI* (se 314 libera)	-	-

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up SD2	Push-out su start-up TC1
314	SI	SI* (se 313 libera)	-	-
315	SI	-	-	-
316	SI	-	-	-
317	SI	SI	-	-
318	SI	SI	-	-
319	SI	SI	-	-
320	SI	SI	-	-
321	SI	-	SI	-
322	SI	-	SI	-
323	SI	-	SI	-

### START-UP POINT SD2 IMPEGNATO:

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up SD1	Push-out su start-up TC1
301	SI	-	SI	-
302	SI	-	SI	-
303	SI	-	SI	-
304	NO	-	NO	-
305	NO	-	NO	-
306	NO	-	NO	-
307	NO	-	NO	-
308	NO	-	-	NO
309	SI	-	-	NO
310	SI	-	-	SI
311	SI	-	-	SI
312	SI	-	-	SI
313	SI	SI* (se 314 libera)	-	-
314	SI	SI* (se 313 libera)	-	-
315	SI	-	-	-
316	SI	-	-	-
317	SI	NO	-	-

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up SD1	Push-out su start-up TC1
318	SI	NO	-	-
319	SI	NO	-	-
320	SI	NO	-	-
321	SI	-	SI	-
322	SI	-	SI	-
323	SI	-	SI	-

### START-UP POINT TC1 IMPEGNATO:

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up SD1	Push-out su start-up SD2
301	SI	-	SI	SI
302	SI	-	SI	SI
303	SI	-	SI	SI
304	SI	-	SI	SI
305	SI	-	SI	SI
306	SI	-	SI	SI
307	SI	-	NO	NO
308	SI	-	-	-
309	NO	-	-	-
310	NO	-	-	-
311	NO	-	-	-
312	NO	-	-	-
313	SI	SI* (se 314 libera)	-	-
314	SI	SI* (se 313 libera)	-	-
315	SI	-	-	-
316	SI	-	-	-
317	NO	NO	SI	SI
318	NO	NO	SI	SI
319	SI	SI	-	-
320	SI	SI	-	-
321	SI	-	SI	SI
322	SI	-	SI	SI

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up SD1	Push-out su start-up SD2
323	SI	-	SI	SI

### START-UP POINT SD1 E SD2 IMPEGNATI:

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up TC1
301	NO	-	-
302	NO	-	-
303	NO	-	-
304	NO	-	-
305	NO	-	-
306	NO	-	-
307	NO	-	-
308	NO	-	-
309	SI	-	SI
310	SI	-	SI
311	SI	-	SI
312	SI	-	SI
313	SI	SI* (se 314 libera)	-
314	SI	SI* (se 313 libera)	-
315	SI	-	-
316	SI	-	-
317	SI	NO	-
318	SI	NO	-
319	NO	NO	-
320	NO	NO	-
321	NO	-	-
322	NO	-	-
323	NO	-	-

### START-UP POINT SD1 E TC1 IMPEGNATI:

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up SD2
301	NO	-	NO

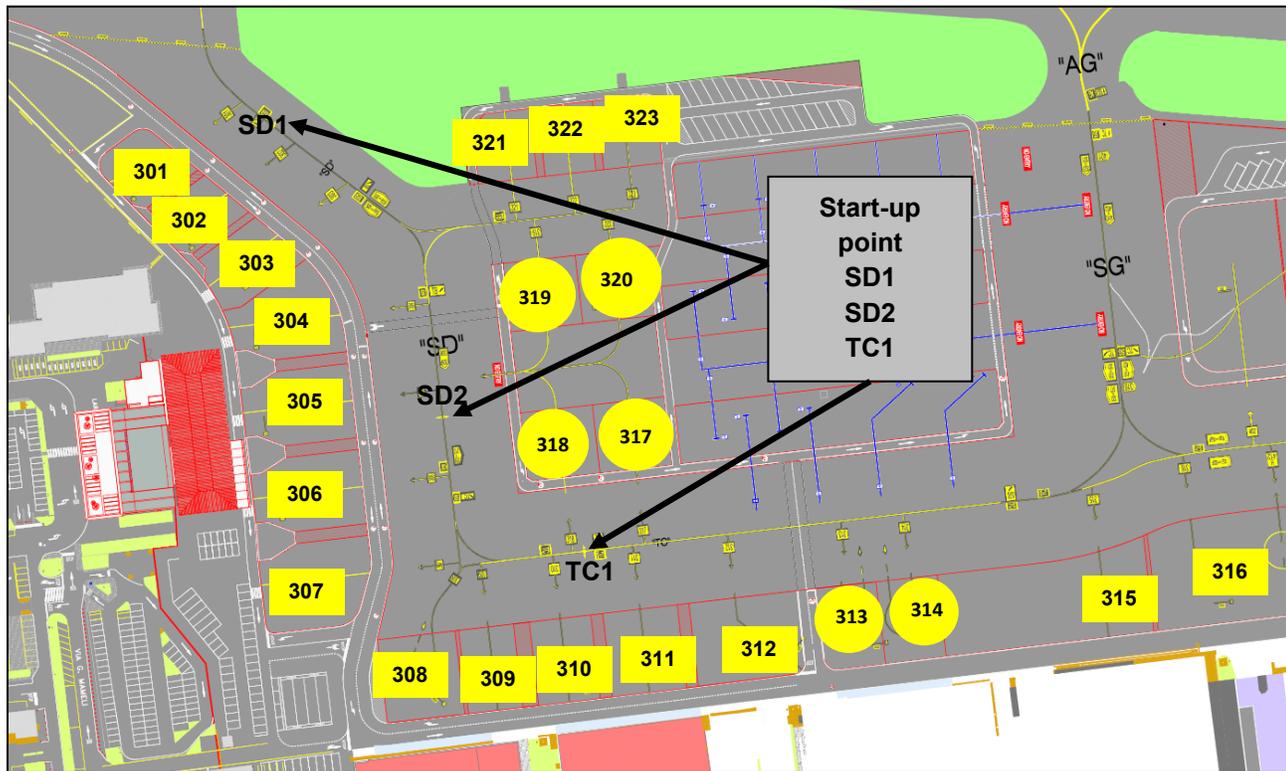
Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up SD2
302	NO	-	NO
303	NO	-	NO
304	NO	-	SI
305	NO	-	SI
306	NO	-	SI
307	NO	-	NO
308	NO	-	-
309	NO	-	-
310	NO	-	-
311	NO	-	-
312	NO	-	-
313	SI	SI* (se 314 libera)	-
314	SI	SI* (se 313 libera)	-
315	SI	-	-
316	SI	-	-
317	NO	NO	-
318	NO	NO	-
319	NO	SI	-
320	NO	SI	-
321	NO	-	SI
322	NO	-	SI
323	NO	-	SI

**START-UP POINT SD2 E TC1 IMPEGNATI:**

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up SD1
301	SI	-	SI
302	SI	-	SI
303	SI	-	SI
304	NO	-	NO
305	NO	-	NO
306	NO	-	NO

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up SD1
<b>307</b>	NO	-	NO
<b>308</b>	NO	-	-
<b>309</b>	NO	-	-
<b>310</b>	NO	-	-
<b>311</b>	NO	-	-
<b>312</b>	NO	-	-
<b>313</b>	SI	SI* (se 314 libera)	-
<b>314</b>	SI	SI* (se 313 libera)	-
<b>315</b>	SI	-	-
<b>316</b>	SI	-	-
<b>317</b>	NO	NO	-
<b>318</b>	NO	NO	-
<b>319</b>	SI	NO	-
<b>320</b>	SI	NO	-
<b>321</b>	SI	-	SI
<b>322</b>	SI	-	SI
<b>323</b>	SI	-	SI

## PLANIMETRIA QUADRANTE 300



## 4.10 AREE DEDICATE ALL'AVIAZIONE GENERALE – PIAZZALE GOLF

Per aeromobili di Aviazione Generale è stata destinata un'area di parcheggio denominata "Piazzale Golf", delimitata da una segnaletica di colore blu.

Le posizioni di sosta realizzate all'interno del piazzale Golf sono identificate da un codice alfanumerico che va da G1 a G19, 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 in base al tipo di aeromobile, quindi sarà cura degli handler posizionare l'aeromobile con la coda e/o i piani di coda allineati alla linea di demarcazione rossa. La segnaletica orizzontale caratterizzata da una linea a "T" identifica il punto dove collocare il ruotino per la massima categoria di aeromobile consentita in ogni singola posizione, così come descritto nella tabella successiva.

L'utilizzo delle posizioni di sosta all'interno del piazzale Golf prevede delle particolari prescrizioni elencate di seguito:

- Divieto di messa in moto;
- È consentito lo spostamento da e per le piazzole standard solo con l'utilizzo del trattore;
- Divieto di svolgere operazioni di rampa (sbarco/imbarco, carico/scarico, rifornimento carburante, pulizie di bordo, scarico toilette, lavaggio aeromobile, ecc.);
- Divieto di accensione dell'APU, ad esclusione del tempo necessario per le operazioni di traino;
- È consentito l'utilizzo del GPU, previa verifica degli ingombri da parte della Sicurezza Operativa ADR;
- La manutenzione dell'aeromobile è possibile previa richiesta di autorizzazione al Controllo Voli ADR, che provvederà ad inviare la Sicurezza Operativa ADR per verificare che sia garantita la sicurezza degli aeromobili eventualmente posizionati nelle aree adiacenti.

Qualora la manutenzione richieda superfici più ampie il vettore dovrà avanzare richiesta al Controllo Voli ADR con congruo anticipo; il Controllo Voli ADR provvederà a concedere l'autorizzazione per il tempo strettamente necessario, identificando un'area adeguata alla richiesta con l'intervento della Sicurezza Operativa ADR, 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 obbligatorio assicurare gli aeromobili ai punti di ancoraggio, ove presenti, secondo quanto previsto dal Manuale dell'operatore e posizionare tacchi aggiuntivi su tutti i carrelli.

In caso di partenza/arrivo "ferry", qualora non fossero necessarie operazioni di rampa, per le posizioni da G1 a G4 è consentito il traino direttamente ai punti di messa in moto sul raccordo SG o sulla Apron Taxilane TC, e viceversa.

Per le operazioni da G5 a G19 è consentito il traino sul raccordo SG, e viceversa.

In questi casi, il pilota/handler dovrà coordinare con il Controllo Voli ADR la seguente procedura:

- Voli in partenza:
  - Il volo non ha passeggeri da imbarcare;
  - L'aeromobile posizionato nel piazzale GOLF non necessita delle operazioni di rampa;
  - L'aeromobile è pronto per essere trainato.

#### Il Controllo Voli:

- Comunicherà a TWR la partenza del volo ferry;
  - Invierà la Sicurezza Operativa ADR per la supervisione del traino fino al punto di messa in moto. La Sicurezza Operativa ADR, non appena terminato il traino presso il punto di messa in moto, comunicherà al pilota di mettersi in contatto con TWR per il successivo ingresso in pista.
- Voli in arrivo:
    - Il volo non ha passeggeri da sbarcare;
    - L'aeromobile in arrivo non necessita di nessuna assistenza (scarico/carico, rifornimento, pulizie di bordo, scarico toilette, lavaggio aeromobile rifornimento carburante, ecc.).

#### Il Controllo Voli:

- Contatterà l'handler di riferimento per coordinare la presenza del trattore;
- Comunicherà a TWR la richiesta del pilota/handler del volo ferry;
- Invierà la Sicurezza Operativa ADR per effettuare il follow me dal punto di attesa fino alla posizione nel piazzale Golf.

## PERCORSI STANDARD PER TRAINO AEROMOBILI DI AVIAZIONE GENERALE

---

Al fine di regolamentare le attività di traino per AA/MM di Aviazione Generale, si riportano di seguito le modalità ed i percorsi standard per i traini dalle piazzole "Drop off" presso il piazzale Golf e viceversa, salvo diverse istruzioni impartite da TWR per esigenze legate al traffico aereo.

### ***Da piazzole "Drop off" (quadrante 300) a piazzale "Golf"***

Lo spostamento dalle piazzole 301-302-303-304-305-306-307 verso le posizioni da G05 a G19, avviene mediante la spinta dell'aeromobile sulla Taxilane SD e il traino lungo le Taxilane SD, TC e SG verso l'ingresso del piazzale Golf più prossimo alla posizione di sosta assegnata.

Lo spostamento dalle piazzole 301-302-303-304-305-306-307 verso le posizioni da G01 a G04, avviene mediante la spinta dell'aeromobile sulla Taxilane SD e il traino lungo le Taxilane SD e TC verso la posizione di sosta assegnata.

***Da piazzole “Drop off” (quadrante 400) a piazzale “Golf”***

Lo spostamento dalle piazzole 400 verso le posizioni da G05 a G19, avviene mediante la spinta dell'aeromobile sulla Taxilane TC e il traino lungo le Taxilane TC e SG verso l'ingresso del piazzale Golf più prossimo alla posizione di sosta assegnata.

Lo spostamento dalle piazzole 400 verso le posizioni da G01 a G04, avviene mediante la spinta dell'aeromobile sulla Taxilane TC e il traino lungo la stessa Taxilane verso la posizione di sosta assegnata.

***Da piazzale “Golf” a piazzole “Drop off” (quadrante 300)***

Lo spostamento dalle posizioni di sosta da G05 a G19 alle piazzole 301-302-303-304-305-306-307, avviene mediante il traino dell'aeromobile dall'uscita del piazzale Golf più prossima alla piazzola drop off assegnata, percorrendo la Taxilane SG, TC e SD.

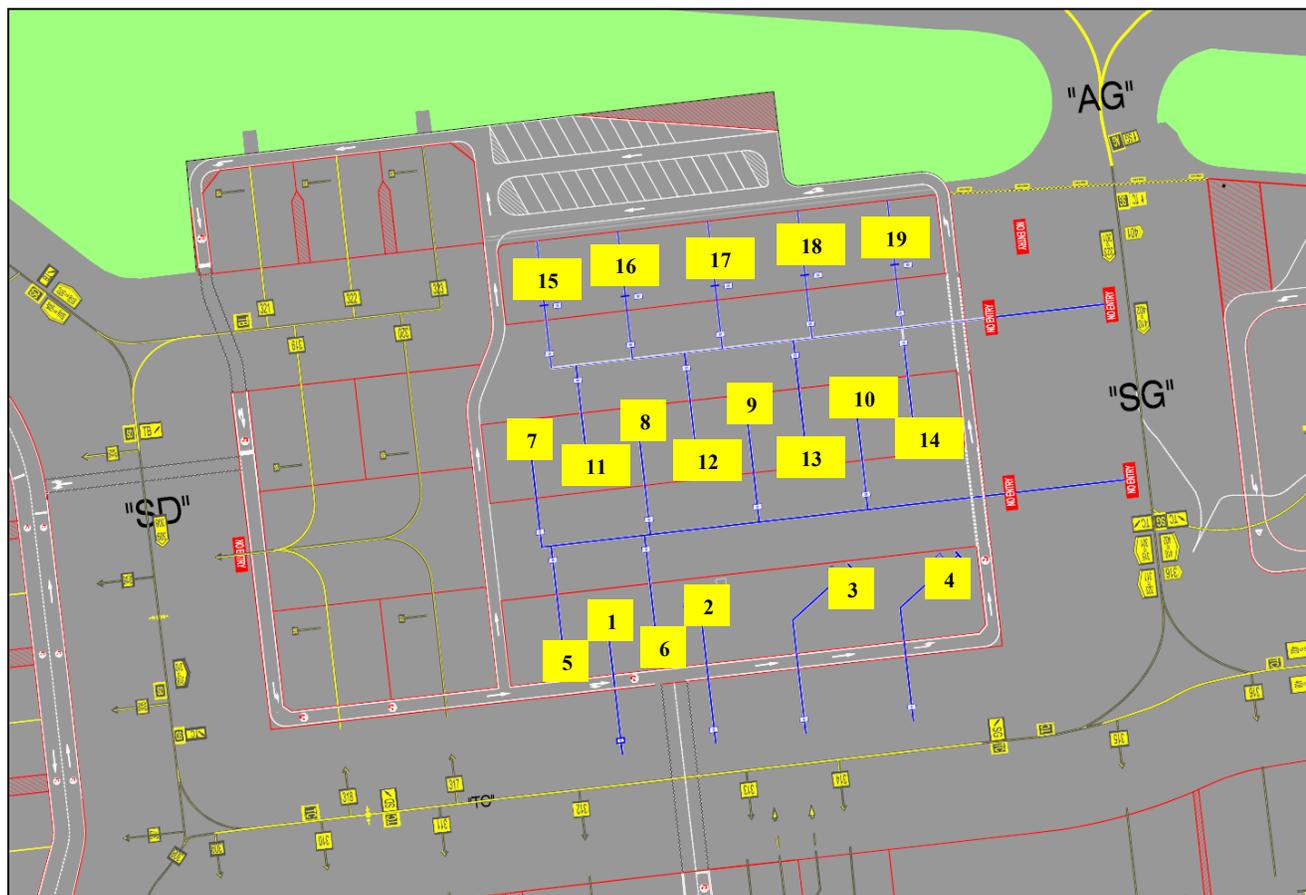
Lo spostamento dalle posizioni di sosta da G01 a G04 alle piazzole 301-302-303-304-305-306-307, avviene mediante la spinta dell'aeromobile sulla Taxilane TC e il traino lungo le Taxilane TC e SD verso la piazzola drop off assegnata.

***Da piazzale “Golf” a piazzole “Drop off” (quadrante 400)***

Il traino dalle posizioni di sosta da G05 a G19 alle piazzole 400 avviene mediante il traino dell'aeromobile dall'uscita del piazzale Golf più prossima alla piazzola assegnata percorrendo le Taxilane SG e TC.

Il traino dalle posizioni di sosta da G01 a G04 alle piazzole 400, avviene mediante la spinta dell'aeromobile sulla Taxilane TC e il traino lungo la stessa Taxilane verso la piazzola drop off assegnata.

## PLANIMETRIA PIAZZALE GOLF



## POSIZIONI PIAZZALE GOLF

<i>Posiz.</i>	<i>Capacità</i>	<i>Follow me</i>	<i>Marshalling</i>	<i>Ingresso / Uscita</i>	<i>Imbarco/Sbarco</i>	<i>Allineamento o Segnaletica a T</i>	<i>Remarks Note</i>
G1	Fino a Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G2	Fino a Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 20	Divieto operazioni di rampa

<i>Posiz.</i>	<i>Capacità</i>	<i>Follow me</i>	<i>Marshalling</i>	<i>Ingresso / Uscita</i>	<i>Imbarco/Sbarco</i>	<i>Allineamento Segnaletica a T</i>	<i>Remarks Note</i>
G3	Fino a Gulfstream IV	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Gulfstream IV	Divieto operazioni di rampa
G4	Fino a Gulfstream IV	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Gulfstream IV	Divieto operazioni di rampa
G5	Fino a Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G6	Fino a Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G7	Fino a Falcon 900B	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 900B	Divieto operazioni di rampa
G8	Fino a Falcon 900B	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 900B	Divieto operazioni di rampa
G9	Fino a Falcon 900B	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 900B	Divieto operazioni di rampa
G10	Fino a Falcon 900B	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 900B	Divieto operazioni di rampa
G11	Fino a Falcon 50	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 50	Divieto operazioni di rampa
G12	Fino a Falcon 50	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 50	Divieto operazioni di rampa
G13	Fino a Falcon 50	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 50	Divieto operazioni di rampa

<i>Posiz.</i>	<i>Capacità</i>	<i>Follow me</i>	<i>Marshalling</i>	<i>Ingresso / Uscita</i>	<i>Imbarco/Sbarco</i>	<i>Allineamento o Segnaletica a T</i>	<i>Remarks Note</i>
G14	Fino a Falcon 50	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 50	Divieto operazioni di rampa
G15	Fino a Falcon 20	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 20	Divieto operazioni di rampa
G16	Fino a Falcon 900LX	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 900LX	Divieto operazioni di rampa
G17	Fino a Falcon 900LX	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 900LX	Divieto operazioni di rampa
G18	Fino a Falcon 900LX	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 900LX	Divieto operazioni di rampa
G19	Fino a Falcon 900LX	NO	NO	Traino	Solo crew con Bus	Solo a Falcon 900LX	Divieto operazioni di rampa

## 4.11 PIAZZOLE ELICOTTERI

Tale attività è regolamentata secondo l'Allegato17 del Manuale di Aeroporto (Procedura Operativa Mov14 "Movimentazione elicotteri sull'apron").

Sull' APRON:

- la movimentazione degli elicotteri con D-Value maggiori o uguali a 13,51 metri, sia per la fase di arrivo che partenza, è prevista con l'assistenza della Sicurezza Operativa ADR per le attività di follow me e marshalling;
- la movimentazione degli elicotteri con D-Value superiore a 20 metri è consentita solo al traino e con motori spenti.

Sul raccordo SD e sulla porzione di raccordo TC (dal raccordo SG al raccordo SD) non è consentito il rullaggio da parte di tutti gli elicotteri. Sui suddetti tratti è consentita la movimentazione degli elicotteri solo se trainati con motori spenti.

L'assegnazione della piazzola viene eseguita da ADR, in base alla lunghezza fuori tutto dell'elicottero.

In caso di necessità operative, si potrà posizionare un elicottero (con pattini o ruote) su una delle seguenti piazzole per AA/MM ad ala fissa: 402, 403, 404, 405, 406, 407. In caso di solo rifornimento carburante la piazzola 106 può essere dedicata all'arrivo e alla partenza in self-manoeuvering di elicotteri con D-Value fino a 27,00m.

## 4.12 QUADRANTE 400

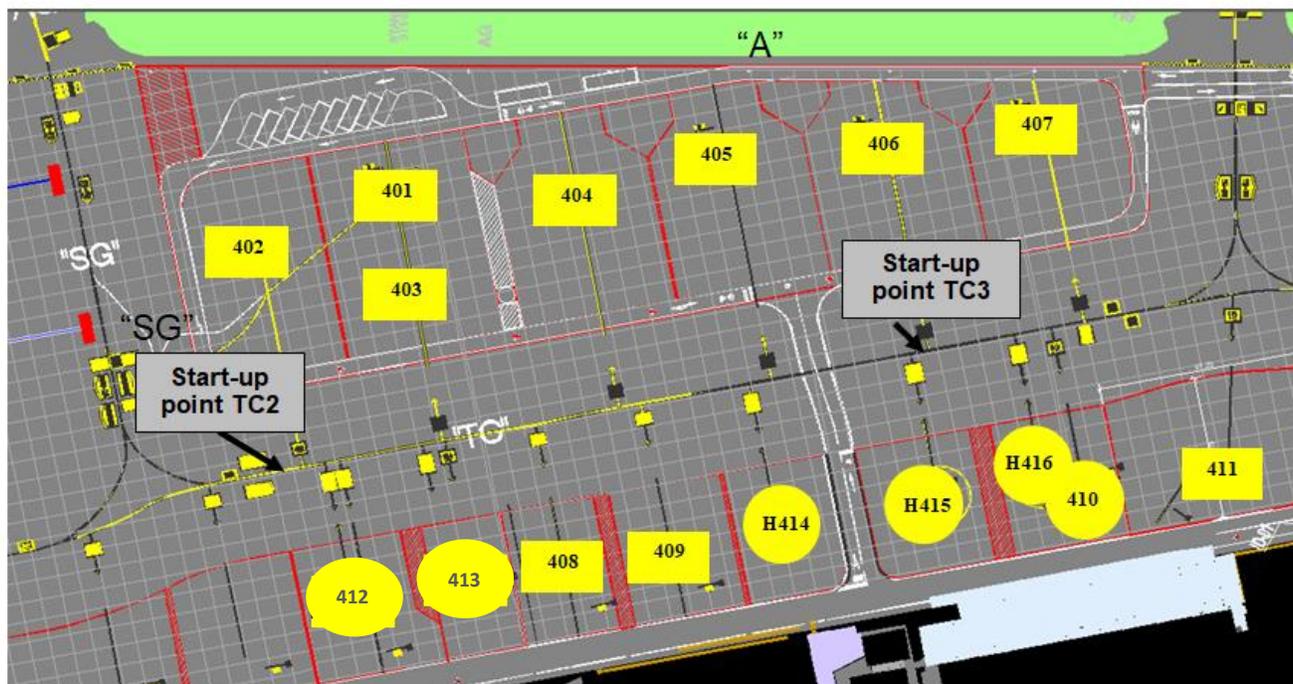
<i>P.la</i>	<i>Capacità</i>	<i>Follow-me</i>	<i>Marshalling</i>	<i>Ingresso / Uscita</i>	<i>Imbarco / Sbarco</i>	<i>Start-up points</i>	<i>Remarks</i>
401	Fino a B747-400 Lungh. fuori tutto 70,67m Apertura alare 64,92	SI	SI	Towing / Push	Bus / Bus	No	Uscita con push fino alla TWY ALPHA IHP A3 o A4 secondo TWR
402	Fino a Gulfstream 550 Lungh. fuori tutto 29,39m Apertura alare 28,50m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC2 o TC3 (Istruzioni TWR)	Disponibile anche per elicotteri con larghezza fuori tutto compresa tra 13,5m e 18m in self in/self out con servizio di follow me e marshalling, e lunghezza fuori tutto maggiore di 18m in push in/push out con motori spenti e servizio di follow me
403	Fino a A321-200, B737-800W Lungh. fuori tutto 44,51m Apertura alare 34,32m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC2 o TC3 (Istruzioni TWR)	Disponibile anche per elicotteri con lunghezza fuori tutto compresa tra 13,5m e 20m in self in/self out con servizio di follow me e marshalling
404	<a href="#">Fino a A321-200, B737-800</a> <a href="#">Lungh. fuori tutto 44,51m</a> <a href="#">Apertura alare 34,32m</a>	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC2 o TC3 (Istruzioni TWR)	Disponibile anche per elicotteri con lunghezza fuori tutto compresa tra 13,51m e 20m in self in/self out con servizio di follow me e marshalling

<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</i>
405	Fino a A321-200, B737-800 Lungh. fuori tutto 44,51m Apertura alare 34,32m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC2/TC3/TC4 (Istruzioni TWR)	Disponibile anche per elicotteri con lunghezza fuori tutto compresa tra 13,5m e 20m in self in/self out con servizio di follow me e marshalling
406	<a href="#">Fino a A321-200, B737-800</a> <a href="#">Lungh. fuori tutto 44,51m</a> <a href="#">Apertura alare 34,32m</a>	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC2/TC3/TC4 (Istruzioni TWR)	Disponibile anche per elicotteri con lunghezza fuori tutto compresa tra 13,5m e 20m in self in/self out con servizio di follow me e marshalling
407	Fino a B737-800 Lungh. fuori tutto 39,48m Apertura alare 34,32m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC2/TC3/TC4 (Istruzioni TWR)	Disponibile anche per elicotteri con lunghezza fuori tutto compresa tra 13,5m e 20m in self in/self out con servizio di follow me e marshalling
408	Fino a Gulfstream IV Lungh. fuori tutto 27,23m Apertura alare 23,72m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC2 o TC3 (Istruzioni TWR)	/
409	Fino a Gulfstream 550 Lungh. fuori tutto 29,39m Apertura alare 28,50m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC2 o TC3 (Istruzioni TWR)	/

<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</i>
410	Fino a P180 Lungh. fuori tutto 14,40m Apertura alare 14,00m	NO	SI	Self / Self	Bus / Bus	No	Alternata con piazzola H416
411	Fino a B737-800W Lungh. fuori tutto 39,48m Apertura alare 34,32m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC3 o TC4 (Istruzioni TWR)	/
412	Fino a P180 Lungh. fuori tutto 14,40m Apertura alare 14,00m	NO	SI	Self / Self	Bus / Bus	No	Movimentazione in fase alternata con la piazzola adiacente 413
413	Fino a P180 Lungh. fuori tutto 14,40m Apertura alare 14,00m	NO	SI	Self / Self	Bus / Bus	No	Piazzola assegnata a Polizia di Stato Movimentazione in fase alternata con la piazzola adiacente 412
H 414	Fino a HEL Agusta Bell 109	NO	SI	Self / Self	Bus / Bus	No	/
H 415	Fino a HEL Agusta Bell 412	NO	SI	Self / Self	Bus / Bus	No	Movimentazione in fase alternata con la piazzola adiacente H416 occupata da elicottero
H 416	Fino a HEL Agusta Bell 412	NO	SI	Self / Self	Bus / Bus	No	Movimentazione in fase alternata con la piazzola adiacente H415 occupata da elicottero

Le operazioni di traino degli aeromobili sugli start-up point TC2, TC3 e TC4 dovranno avvenire posizionando i velivoli con la prua rivolta verso NORD. Eventuali variazioni all’utilizzo degli start-up point, legate ad esigenze operative, saranno gestite dalla TWR in coordinamento e con l’assistenza della Sicurezza Operativa ADR.

## PLANIMETRIA QUADRANTE 400



Stand	Start Up point	Note
Stand 401	Uscita con push fino alla TWY ALPHA IHP A3 o A4 a discrezione ATC	
Stand da 402 a 404	TC2/TC3 a discrezione ATC	
Stand da 405 a 407	TC2/TC3/TC4 a discrezione ATC	
Stand da 408 - 409	TC2/TC3 a discrezione ATC	
Stand 410	Self-manoeuving	P.la 410 Gestita da Rep.Volo VVF alternata a H416
Stand 411	TC3/TC4 a discrezione ATC	411 gestite da Rep.Volo VVF
Stand da 412 a H416	* Self-manoeuving	P.la 413 gestita da 1°Rep Volo Polizia di Stato P.le H415, H416/410 gestite da Rep. Volo VVF

Le operazioni di traino degli aeromobili sugli start-up point TC2, TC3 e TC4 dovranno avvenire posizionando i velivoli con la prua rivolta verso NORD. Eventuali variazioni all'utilizzo degli start-up point, legate ad esigenze operative, saranno gestite dalla TWR in coordinamento e con l'assistenza della Sicurezza Operativa ADR.

### START-UP POINT TC2 IMPEGNATO:

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up TC3	Push-out su start-up TC4
401	NO	-	-	-
402	NO	-	NO	-
403	NO	-	NO	-
404	NO	-	NO	-
405	SI	-	SI	SI
406	SI	-	SI	SI
407	SI	-	SI	SI
408	NO	-	NO	-
409	NO	-	NO	-
410	SI	Self-out via SH	-	-
411	SI	NO	SI	SI
412	NO	NO	-	-
413	NO	NO	-	-
H414	SI	SI (*)	-	-
H415	SI	SI (*)	-	-
H416	SI	SI (*)	-	-

(\*) Gli elicotteri in sosta agli stand H414, H415 e H416 possono uscire in self out e raggiungere la TWY ALPHA seguendo il tragitto TC – SH – AH.

### START-UP POINT TC3 IMPEGNATO:

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up TC2	Push-out su start-up TC4
401	NO	-	-	-
402	SI	-	SI	-
403	SI	-	SI	-
404	SI	-	SI	-
405	NO	-	NO	NO
406	NO	-	NO	NO

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up TC2	Push-out su start-up TC4
407	NO	-	NO	NO
408	SI	-	SI	-
409	SI	-	SI	-
410	NO	NO	-	-
411	SI	NO	NO	NO
412	SI	SI	-	-
413	SI	SI	-	-
H414	NO	NO	-	-
H415	NO	NO	-	-
H416	NO	NO	-	-

### START-UP POINT TC4 IMPEGNATO:

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up TC2	Push-out su start-up TC3
401	NO	-	-	-
402	SI	-	SI	-
403	SI	-	SI	-
404	SI	-	SI	-
405	SI	-	SI	SI
406	SI	-	SI	SI
407	SI	-	SI	SI
408	SI	-	SI	-
409	SI	-	SI	-
410	SI	Self-out via SH	-	-
411	SI	NO	NO	NO
412	SI	SI	-	-
413	SI	SI	-	-
H414	SI	SI	-	-
H415	SI	SI	-	-
H416	SI	SI	-	-

**START-UP POINT TC2 E TC3 IMPEGNATI:**

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up TC4
401	NO	-	-
402	NO	-	NO
403	NO	-	NO
404	NO	-	NO
405	NO	-	NO
406	NO	-	NO
407	NO	-	NO
408	NO	-	NO
409	NO	-	NO
410	NO	NO	-
411	NO	NO	NO
412	NO	NO	-
413	NO	NO	-
H414	NO	NO	-
H415	NO	NO	-
H416	NO	NO	-

**START-UP POINT TC3 E TC4 IMPEGNATI:**

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up TC2
401	NO	-	-
402	SI	-	SI
403	SI	-	SI
404	SI	-	SI
405	NO	-	NO
406	NO	-	NO
407	NO	-	NO
408	SI	-	SI
409	SI	-	SI
410	NO	NO	-
411	NO	NO	NO
412	SI	SI	-
413	SI	SI	-

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up TC2
H414	NO	NO	-
H415	NO	NO	-
H416	NO	NO	-

### START-UP POINT TC2 E TC4 IMPEGNATI:

Stand	Self in	Self out	Push-out su start-up TC3
401	NO	-	-
402	NO	-	NO
403	NO	-	NO
404	NO	-	NO
405	SI	-	SI
406	SI	-	SI
407	SI	-	SI
408	NO	-	NO
409	NO	-	NO
410	SI	Self-out via SH	-
411	SI	NO	NO
412	NO	NO	-
413	NO	NO	-
H414	SI	SI (*)	-
H415	SI	SI (*)	-
H416	SI	SI (*)	-

(\*) Gli elicotteri in sosta agli stand H414, H415 e H416 possono uscire in self out e raggiungere la TWY ALPHA seguendo il tragitto TC – SH – AH.

### 4.13 QUADRANTE 500

<i>P.la</i>	<i>Capacità</i>	<i>Follow me</i>	<i>Marshallin g</i>	<i>Ingresso/ Uscita</i>	<i>Imbarco/ Sbarco</i>	<i>Start-up points</i>	<i>Remarks</i>
501	Up to ACFT Gulfstream 650 Lungh. fuori tutto 30,41m Apertura alare 30,36m	NO	SI	Self in / Push out	Bus / Bus	TC4	/
502	Fino a Gulfstream 400 Lungh. fuori tutto 27,00m Apertura alare 30,50m	NO	SI	Self in / Push out	Bus / Bus	TC4	/
503	Up to ACFT Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 21.40m	NO	SI	Self in / Push out	Bus / Bus	TC4	/
504	Up to ACFT Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 21.40m	/	SI	/	/	/	Stand di competen za CAI
505	Up to ACFT Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 21.40m	/	SI	/	/	/	
506	Up to ACFT Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m	/	SI	/	/	/	

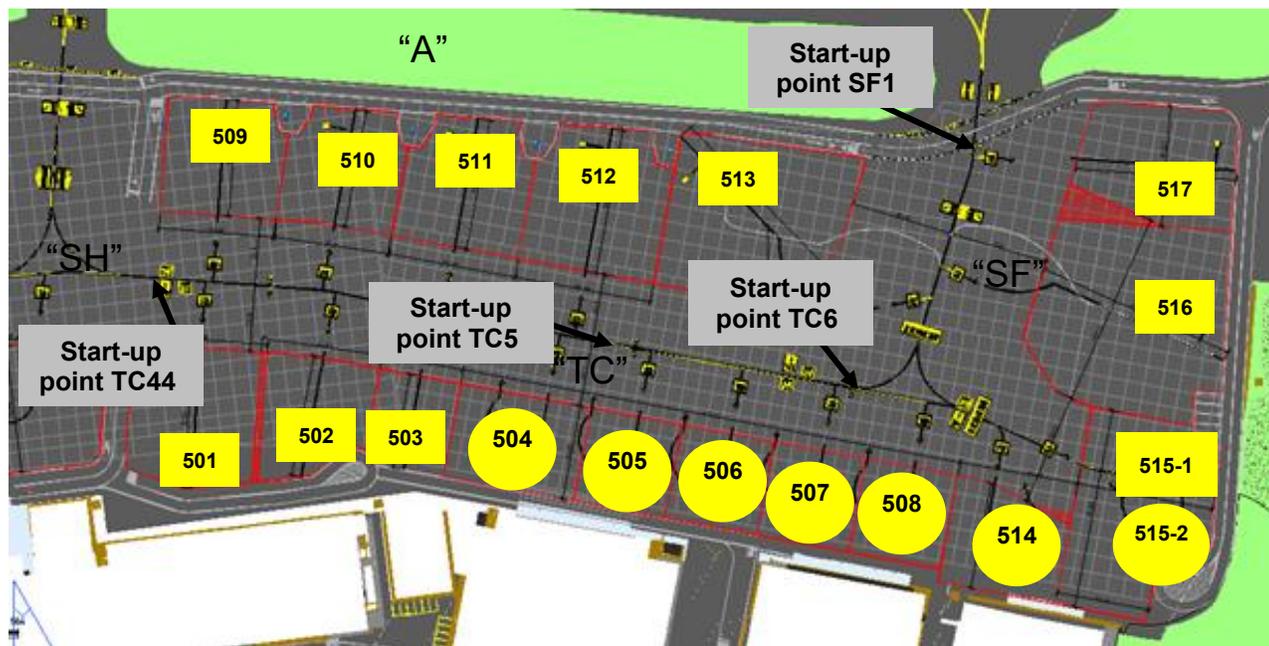
<i>P.la</i>	<i>Capacità</i>	<i>Follow me</i>	<i>Marshallin g</i>	<i>Ingresso/ Uscita</i>	<i>Imbarco/ Sbarco</i>	<i>Start-up points</i>	<i>Remarks</i>
	Apertura alare 21.40m						
507	Up to ACFT Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 21.40m	/	SI	/	/	/	
508	Up to ACFT Falcon 900LX Lungh. fuori tutto 20,22m Apertura alare 21.40m	/	SI	/	/	/	
509	Up to ACFT Gulfstream 650 Lungh. fuori tutto 30,41m Apertura alare 30,36m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC4	/
510	Up to ACFT Gulfstream 650 Lungh. fuori tutto 30,41m Apertura alare 30,36m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC4	/
511	Up to ACFT A-319 Lungh. fuori tutto 34,10m Apertura alare 33,84m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC5	/
512	Up to ACFT B737-800 Lungh. fuori tutto 39,48m Apertura alare 34,32m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC5	/

<i>P.la</i>	<i>Capacità</i>	<i>Follow me</i>	<i>Marshallin g</i>	<i>Ingresso/ Uscita</i>	<i>Imbarco/ Sbarco</i>	<i>Start-up points</i>	<i>Remarks</i>
513	Up to ACFT B767-200 Lungh. fuori tutto 48.52m Apertura alare 47.57m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	SF1	/
514	Up to ACFT Falcon 900B Lungh. fuori tutto 20.22m Apertura alare 19.33m	NO	SI	Self / Self	Bus / Bus	/	/
515 -1	Fino a Gulfstream 650 Lungh. fuori tutto 30.41m Apertura alare 30.36m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	TC6	/
515 -2	Up to ACFT Falcon 900B Lungh. fuori tutto 20.22m Apertura alare 19.33m	NO	SI	Self / Self	Bus / Bus	/	/
516	Up to ACFT B767- 300ER Lungh. fuori tutto 54.9592m Apertura alare 47.57m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	SF1	/
517	Up to Global 7000 Lungh. fuori tutto 30.30m Apertura alare 28.65m	NO	SI	Self / Push	Bus / Bus	SF1	/

Gli start-up point TC5 e SF1 non possono essere utilizzati contemporaneamente.

## PLANIMETRIA QUADRANTE 500

### PLANIMETRIA APRON 500



Stand	Start Up point
New stand 411 - 501 - 502 - 503 - 509 - 510	TC4
New stand 511 - 512	TC5
New stand 515/1	TC6
New stand da 504 a 508 -514 - 515/2	Self-manoeuvring
New Stand 513 - 516 - 517	SF1

Gli start-up point TC5 e SF1 non possono essere utilizzati contemporaneamente.

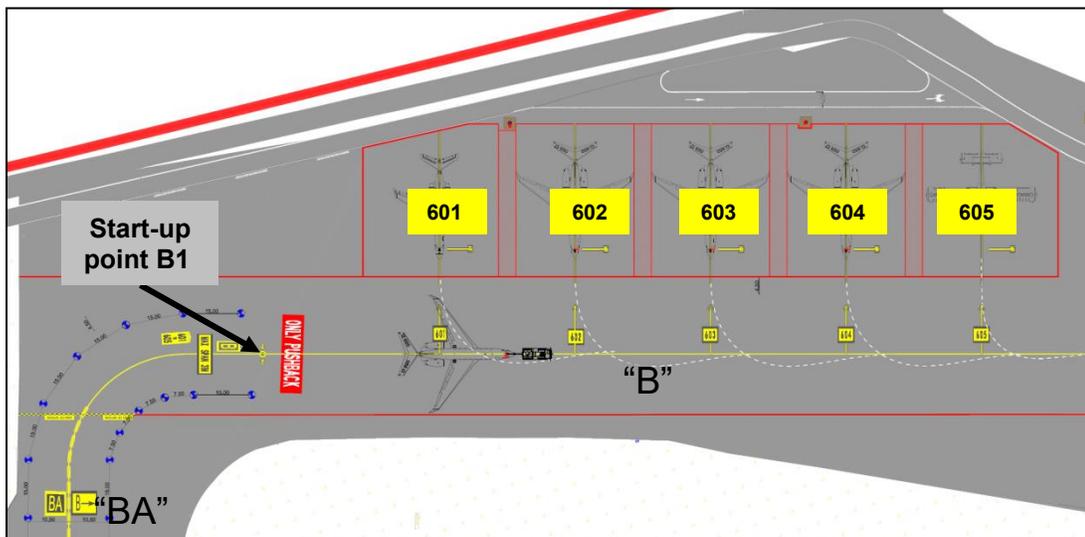
Stands	TC4 in uso (prua N)					TC5 in uso (prua N)					TC6 in uso (prua S)					SF1 in uso (prua E)				
	Self in	Self out	TC5	TC6	SF1	Self in	Self out	TC4	TC6	SF1	Self in	Self out	TC4	TC5	SF1	Self in	Self out	TC4	TC5	TC6
411	si					si					si		si			si		si		
501						si					si		si			si		si		
502						si					si		si			si		si		
503						si					si		si			si		si		
504	si	si									si	si				si	si			
505	si	si														si	si			
506	si	si														si	si			
507	si	si																		
508	si	si				si														
509						si					si		si			si		si		
510						si					si		si			si		si		
511						si					si					si			si	
512	si										si					si			si	
513	si				si					si										
514	si	si					si													
515/1	si			si		si														
515/2	si	si				si	si													
516	si				si	si				si										
517	si				si	si				si										

Gli aeromobili pronti a rullare dalla posizione SF1 dovranno cominciare a muoversi sfruttando unicamente la spinta del motore al minimo. In caso sia necessaria maggiore potenza (break away) per muoversi dalla posizione SF1, è richiesto di comunicare preventivamente tale esigenza al C.V. ed ottenere l'autorizzazione rilasciata previo controllo da parte della Sicurezza Operativa ADR di assenza di personale, mezzi/attrezzature e materiali "leggeri" in corrispondenza degli stand 513 e 514.

## 4.14 QUADRANTE 600

<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</i>
601	Fino a Gulfstream 450 Lungh. fuori tutto 27,00m Apertura alare 30,50m	NO	NO	Push / Push	Bus / Bus	B1	Ingresso al traino dallo stop point B1 Barra di stop specifica per CL-415
602	Fino a Gulfstream 650 Lungh. fuori tutto 30,41m Apertura alare 30,36m	NO	NO	Push / Push	Bus / Bus	B1	Ingresso al traino dallo stop point B1 Barra di stop specifica per CL-415
603	Fino a Gulfstream 650 Lungh. fuori tutto 30,41m Apertura alare 30,36m	NO	NO	Push / Push	Bus / Bus	B1	Ingresso al traino dallo stop point B1 Barra di stop specifica per CL-415
604	Fino a Gulfstream 650 Lungh. fuori tutto 30,41m Apertura alare 30,36m	NO	NO	Push / Push	Bus / Bus	B1	Ingresso al traino dallo stop point B1 Barra di stop specifica per CL-415
605	Fino a Gulfstream 650 Lungh. fuori tutto 30,50m Apertura alare 30,50m	NO	NO	Push / Push	Bus / Bus	B1	Ingresso al traino dallo stop point B1 Barra di stop specifica per CL-415

## PLANIMETRIA QUADRANTE 600



Stand	Stop point / Start Up point
Stand da 601 a 605	B1

### START-UP POINT B1 IMPEGNATO:

Stand	Push-in	Push-out su start-up B1
601	NO	NO
602	NO	NO
603	NO	NO
604	NO	NO
605	NO	NO

L' Apron 600 è il piazzale posizionato nell'area nord-est dell'aeroporto ed è delimitato da segnaletica dedicata. Il piazzale è destinato alla sosta di aeromobili di Aviazione Generale e di Canadair ed è utilizzato prevalentemente in caso di sosta prolungata (posizionamento degli aeromobili con coda verso est).

La manovra di ingresso e uscita dell'aeromobile dalla piazzola di sosta dovrà avvenire al traino e sotto la supervisione della Sicurezza Operativa ADR.

Nel caso di decentramento di un aeromobile da e verso l'Apron 600 mediante movimentazione al traino, le operazioni dovranno essere subordinate alla supervisione della Sicurezza Operativa ADR che esplicherà il servizio di Follow-me attivato tramite le modalità disciplinate nel par. 4.7.10

Le modalità di coordinamento tra ENAV, C.V.ADR ed Handler circa le operazioni di traino dovranno avvenire come disciplinato nel par. 4.7.11.

Non sono consentite operazioni da/verso ed all'interno del piazzale 600 a partire da valori di RVR uguali o inferiori a 1200m e/o in condizioni di visibilità 2.

Inoltre, le operazioni sul piazzale sono disciplinate secondo quanto segue:

Procedura di utilizzo in orario diurno

Gli aeromobili in arrivo autonomamente all'Apron 600, una volta liberata l'area di manovra tramite raccordo BA, dovranno arrestarsi sullo stop point B1 in attesa dell'arrivo del trattore, per il successivo traino in piazzola.

Gli aeromobili in partenza potranno rullare autonomamente dallo start-up point B1 (Apron 600).

Procedura di utilizzo in orario notturno

Gli aeromobili in arrivo non potranno rullare autonomamente verso Apron 600, pertanto:

- con pista 15 in uso, gli aeromobili in arrivo saranno istruiti dalla TWR per raggiungere l'IHP A1; la TWR richiederà l'intervento della Sicurezza Operativa ADR A per effettuare il servizio di Follow-me dall'IHP A1 fino allo stop point B1 impegnando il rullaggio A, AA, richiedere l'attraversamento pista a TWR, BA e B. Raggiunto lo stop point B1, il pilota rimarrà in attesa dell'arrivo dell'Handler, per il successivo traino in piazzola.
- con pista 33 in uso, la Sicurezza Operativa ADR effettuerà il servizio di Follow-me in coordinamento radio con TWR attendendo l'aeromobile su BA (fuori strip) e portando successivamente fino allo stop point B1.
- Gli aeromobili in partenza non potranno rullare autonomamente dall'Apron 600, pertanto la TWR richiederà il servizio di Follow-me ADR dallo start-up point B1 fino alla testata di pista 15.

## 4.15 POSIZIONI DI SOSTA – CONTINGENCY PLAN

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

Di seguito sono elencate le posizioni di sosta e le relative limitazioni operative:

- N° 1 posizione sulla Taxilane SH:
  - *Limitazione:* chiusura della Taxilane SH e della veicolare che attraversa tale area;
  
- N° 1 posizione sulla posizione prova motori:
  - *Limitazione:* solo per attesa libero piazzola senza effettuare alcuna operazione di rampa. (Tale ubicazione solo in caso di posizione SF libera)

Per le categorie di aeromobili A e B, e C fino a Gulfstream V potranno essere identificate alcune piazzole di Cat. C idonee ad ospitare anche più di un aeromobile contemporaneamente, con movimentazione al traino, rispettando la regolamentazione delle attività di traino previste per il piazzale Golf (Vedi Cap. 11 "Aree dedicate all'aviazione generale – piazzale Golf").

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

## 4.16 AREE FRONTE HANGAR

Il Gestore ha sottoscritto degli specifici accordi di assegnazione delle aree antistanti gli hangar 132, 104, 147, 127, 108, 110, 153,154 con gli assegnatari di tali infrastrutture. La gestione delle movimentazioni fronte hangar ricade nella responsabilità dei singoli operatori, secondo quanto previsto dai relativi accordi e come di seguito specificato:

Raparto Volo Vigili del Fuoco – 308, H415, H416/410, 411

ENAV – FIV – Stand 313, 314

Reparto Volo Polizia di stato – Stand 413

CAI – Stand 504, 505, 506, 507, 508

Avincis – Stand 311,312,315,316