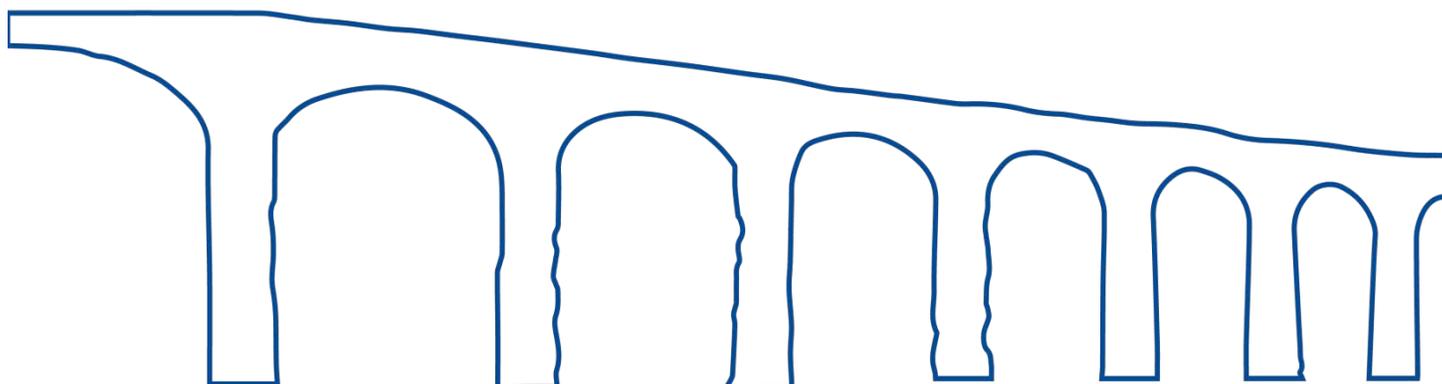


Manuale di Aeroporto

Aeroporto G.B. Pastine - Ciampino

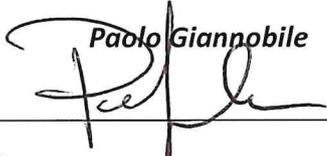
# **PE.S15.GEN01 DISPOSIZIONI DI SAFETY**

**VOLUME 6 – CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE**



## VOLUME 6 – CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE

### APPROVAZIONE:

<b>PER APPROVAZIONE</b>	<b>POST HOLDER AREA MOVIMENTO</b>	<i>Paolo Giannobile</i> 
	<b>SAFETY &amp; COMPLIANCE MONITORING MANAGER</b>	<i>Daniele Occhiato</i> 
<b>Rev. N:</b>	<b>0</b>	
<b>Data Emissione</b>	<b>29/11/2019</b>	
<b>Data Effettività</b>	<b>01/01/2020</b>	

### REGISTRO REVISIONI

Revisione	Data	Sezione e Capitolo revisionati	Descrizione della revisione
0	29/11/2019	Intero documento	Prima emissione

## INDICE

VOLUME 6 – CONDIZIONI METERELOGICHE AVVERSE.....	4
6.1 CONDIZIONI DI BASSA VISIBILITÀ.....	4
6.2 CONDIZIONI DI FORTE VENTO E/O RAFFICHE.....	6
6.3 SCARICHE ELETTRICHE SUL CAMPO O NELLE SUE IMMEDIATE VICINANZE .....	7
6.4 PIOGGE INTENSE.....	9
6.5 NEVE, GHIACCIO E GRANDINE .....	10

## VOLUME 6 – CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE

### 6.1 CONDIZIONI DI BASSA VISIBILITÀ

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.

- 6.1.1 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.
- 6.1.2 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/SOC Sicurezza Operativa.
- 6.1.3 La TWR, al sopraggiungere delle condizioni di visibilità 2, avvierà i coordinamenti con ADR per le azioni di competenza.

La Sicurezza operativa monitora l'area di manovra, assicurandosi che sia stata liberata da mezzi e persone estranee. Inoltre, comunica alla TWR l'esito positivo dei controlli, confermando che l'area di manovra è agibile e che le aree sensibili e critiche sono libere da mezzi e persone.

Inoltre l'accesso nell'area in titolo:

- è limitato al minimo indispensabile;
- è consentito ai soli mezzi autorizzati necessari per garantire la continuità delle operazioni;
- è sempre soggetto ad autorizzazione rilasciata di volta in volta dalla TWR, previo coordinamento sull'apposita frequenza radio;
- è sempre soggetto al mantenimento di un continuo contatto radio bilaterale con la TWR.

Gli unici automezzi autorizzati a operare nell'Area di Manovra sono i seguenti:

- SAR ADR;
- Veicoli CIM/AVL;
- Techno-Sky

Inoltre nei casi di soccorso (attivazione PEA):

- Pronto Soccorso ADR;
- Automezzi VVF;
- SM 61 (veicolo Safety Manager ADR)

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

6.1.5 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 meteorologica, 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.

6.1.6 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.

## 6.2 CONDIZIONI DI FORTE VENTO E/O RAFFICHE

- 6.2.1 L'Operatore aeroportuale, una volta ricevuto il messaggio di previsione di vento forte al suolo, ha l'obbligo di rilanciare il messaggio ai propri fornitori di servizi, secondo le proprie procedure interne.
- 6.2.2 Vettori e Operatori aeroportuali hanno l'obbligo di assicurare l'ancoraggio di aeromobili, mezzi, veicoli e materiali di competenza.
- 6.2.3 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.
- 6.2.4 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.
- 6.2.5 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.
- 6.2.6 I responsabili di cantiere devono assicurare quanto previsto Volume 4 del presente Documento, Cantieri in Airside.
- 6.2.7 Il Prestatore/Autoproduttore/Manutentore ha l'obbligo di utilizzare i mezzi elevabili/alti, secondo le specifiche del costruttore e nei limiti ivi riportati relativamente alla massima intensità di vento cui l'equipaggiamento è utilizzabile in sicurezza.

## 6.3 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 all’interno delle 3 miglia dal sedime aeroportuale.

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

- 6.3.1 Gli Operatori Aeroportuali, mezzi, risorse umane e passeggeri sono esposti a rischi derivanti dalla presenza di scariche elettriche.
- 6.3.2 Il CEA ADR, in caso di temporali con scariche elettriche entro 3 NM dal sedime aeroportuale visualizzate tramite CESI SIRF, e/o attivazione del PEA (allerta aeromobile livello Giallo o Rosso), 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.
- 6.3.3 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.
- 6.3.4 Qualora, a causa di malfunzionamenti o interruzione del passaggio dei dati, non fosse possibile accedere ai dati forniti da CESI, tramite il sistema SIRF, il CEA ADR informerà, tramite Telex, 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.
- 6.3.5 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.
- 6.3.6 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.

6.3.7 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.

## 6.4 PIOGGE INTENSE

- 6.4.1 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 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.

## 6.5 NEVE, GHIACCIO E GRANDINE

- 6.5.1 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 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.
- 6.5.2 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.