



S.A.C.B.O. S.p.A.

UNITA' SAFETY – FAX N. 035 326 339

MODULO DI ISCRIZIONE

PATENTE AEROPORTUALE

ADC TIPO A

ADC TIPO R

NOMINATIVO PARTECIPANTE.....

SOCIETA'/ENTE.....

RECAPITO TELEFONICO

FAX.....**MAIL**.....

**DATA RICHIESTA ISCRIZIONE CORSO
ABILITAZIONE**.....

**DATA RICHIESTA ISCRIZIONE
AGGIORNAMENTO/FAMILIARIZZAZIONE**.....

RICHIESTA CORSO PATENTE AEROPORTUALE:

ABILITAZIONE ADC TIPO A

ABILITAZIONE ADC TIPO R

AGGIORNAMENTO ADC TIPO A

AGGIORNAMENTO ADC TIPO R

FAMILIARIZZAZIONE ADC TIPO A

FAMILIARIZZAZIONE ADC TIPO R

IN POSSESSO DELLA PATENTE DI GUIDA N.....**SCADENZA**.....

**IN POSSESSO DELLA TESSERA DI RICONOSCIMENTO AEROPORTUALE
N**.....**SCADENZA**.....

HA FREQUENTATO IL CORSO "SENSIBILIZZAZIONE ALLA SECURITY" SI **NO**

Data

Firma

LETTERA di OPERAZIONI (OPERATION LETTER)

PER LA GESTIONE DELLE OPERAZIONI IN CONDIZIONE DI VISIBILITA' RIDOTTA

1 Generalità

S.A.C.B.O. S.p.A. U
Data: 15/10/2014
Prot. n°: 14-5090/COO/DIN/

Con riferimento a quanto previsto in:

ENAC

- Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti", Ed. 2, Emndt 8 del 21/12/2011
- Regolamento "Operazioni Ogni Tempo nello Spazio Aereo Nazionale", Ed.1 del 30/06/2003;
- APT-05 "Procedure in caso di avaria o degrado di installazioni aeroportuali per operazioni in bassa visibilità" del 20-01-2000;
- APT-13 A " Aiuti Visivi- Aeroporti civili "del 27-07-2005
- Ordinanza 04/2011.

SACBO

- Regolamento di Scalo 1° Edizione

ICAO

- Doc 4444-ATM/501 "Procedures for Air Navigation Services ATM"
- Doc 9365-AN/910 "Manual of all Weather Operations"(AWO)
- Eur Doc 013 "European Guidance Material on Aerodrome Operations under limited visibility conditions", Ed. 3.0 Giugno 2008
- Doc 9476-AN/976 "Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems".

ENAV

- MO-ATS ;
- AIP Italia;
- AOP.OA 0065296 del 26-03-2008-Comunicazione attivazione LVP;
- AOP.OA 0037759 del 19-02-2009-Gestione operativa delle Stop Bars;

- AOP.OA 0134211 del 26-06-2009-Pubblicazione in AIP delle LVP;
- AOP.OA 0064565 del 09-03-2010- Linee Guida AWO-CAT II/III Edizione 4.0
- “ATS Low Visibility Procedures” (Ed. 1.0 del 25/11/04, e.c.1 del 20/02/05, emendate con disposizione AOP/NVO/127723 del 08/07/05);
- MO-MET

al fine di ottimizzare le procedure condivise di gestione delle operazioni in presenza di visibilità ridotta che si verifichino sull'aeroporto di Orio al Serio, ENAV - CA Orio al Serio e SACBO SpA concordano di sottoscrivere la Lettera di Operazioni le cui finalità e modalità applicative sono riportate nei paragrafi successivi.

2 Scopo

La presente Lettera di Operazioni è documento che definisce il tipo di procedure comprensive delle relative possibili interagenze nell'ambito di competenza e fornitura dei servizi propri del Gestore Aeroportuale (SACBO) e del Service Provider ATS (ENAV); prescrivono inoltre parametri di sicurezza della movimentazione a terra, principalmente allo scopo di prevenire rischi di collisione ed intrusioni nella pista di volo di aeromobili e veicoli.

3 Struttura del documento

Il presente documento è composto dai seguenti Annessi:

- Annesso “A” = Definizioni ed Abbreviazioni,
- Annesso “B” = Mezzi di Comunicazione,
- Annesso “C” = Aree di applicazione,
- Annesso “D” = Procedure,
- Annesso “E” = Tabella degli Emendamenti.

4 Revisione e cancellazione

4.1 *Revisione della Lettera di Operazioni*

Qualora insorgessero motivazioni richiedenti una modifica e/o integrazione alle procedure contenute nella Lettera sarà cura concordare un Emendamento tra le parti che verrà sottoscritto

Centro aeroportuale Orio al Serio

S.A.C.B.O. S.p.A.

tra il Responsabile del CA Orio al Serio e il Director of Operations - Postholder Terminal & Movement Areas di SACBO SpA.

4.2 *Cancellazione*

La presente Lettera di Operazioni può essere cancellata su richiesta di una delle due parti firmatarie con un preavviso scritto di minimo di trenta giorni.

5 Validità

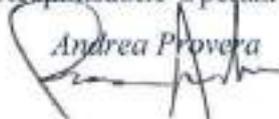
La presente Lettera di Operazioni entra in vigore il 09/10/2014.

Orio al Serio li 09/10/2014

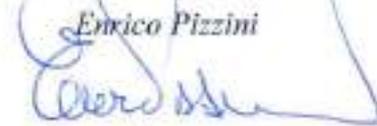
CA Orio al Serio
Responsabile Centro Aeroportuale

Francesco Pizzini


CA Orio al Serio
Responsabile Operazioni

Andrea Provera


S.A.C.B.O. S.p.A.
Director of Operations
Postholder Terminal & Movement Areas

Enrico Pizzini


S.A.C.B.O. S.p.A.
Safety Manager

Massimo Betelli


Intenzionalmente bianca

ANNESSE "A"

DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI

Effettiva: 09/10/2014

Revisionata: NO

A.1 DEFINIZIONI

Fare riferimento alle definizioni riportate nei rispettivi documenti operativi.

A.2 ABBREVIAZIONI

ACC	=	Area Control Center
ATIS	=	Automatic Terminal information Service
ATS	=	Air Traffic Service
COS	=	Centro Operativo di Scalo - SACBO
CSS	=	Capo Scalo di Servizio – SACBO
IHP	=	Intermediate Holding Point
LVP	=	Low Visibility Procedures
MET	=	Meteo
METAR	=	Aviation routine weather report
NOTAM	=	Notice to Airmen
PH	=	Post Holder – SACBO
RHP	=	Runway Holding Point
TAM TAM	=	Sistema di tele-allertamento
TWR	=	Control Tower

Intenzionalmente bianca

ANNESSO "B"
MEZZI DI COMUNICAZIONE

Effettiva: 09/10/2014

Revisionata: NO

B.1 CONTATTI TELEFONICI

Nelle tabelle sottostanti sono riportati tutti i numeri di telefonia pubblica fissa e mobile, registrati e non, necessari per qualsiasi coordinamento operativo tra le parti, strategico o tattico, sia necessario effettuare,

B.1.1 CAAV Orio al serio - Bergamo

OPERATORE	NUMERI TELEFONICI	note
TWR	035 45940 32/73	REGISTRATI
MET	035 45940 38/39	REGISTRATI
TWR fax	035 45940 60	
MET	035 45940 67	
Responsabile Operazioni	035 45941 01 Cell. 335 5301 584	NON REGISTRATI
Ufficio Operazioni fax	035 45940 23	

B.1.2 SACBO SpA

OPERATORE	NUMERI TELEFONICI	note
COS	035 326 356	
CSS	035 326 331 Cell. 335 7594 220/219	
COS/CSS fax	035 326 465	
Direttore Operazioni (PH – Area di Movimento)	035 326 272	

Intenzionalmente bianca

ANNESSE "C"

AREE DI APPLICAZIONE

Effettiva: 09/10/2014

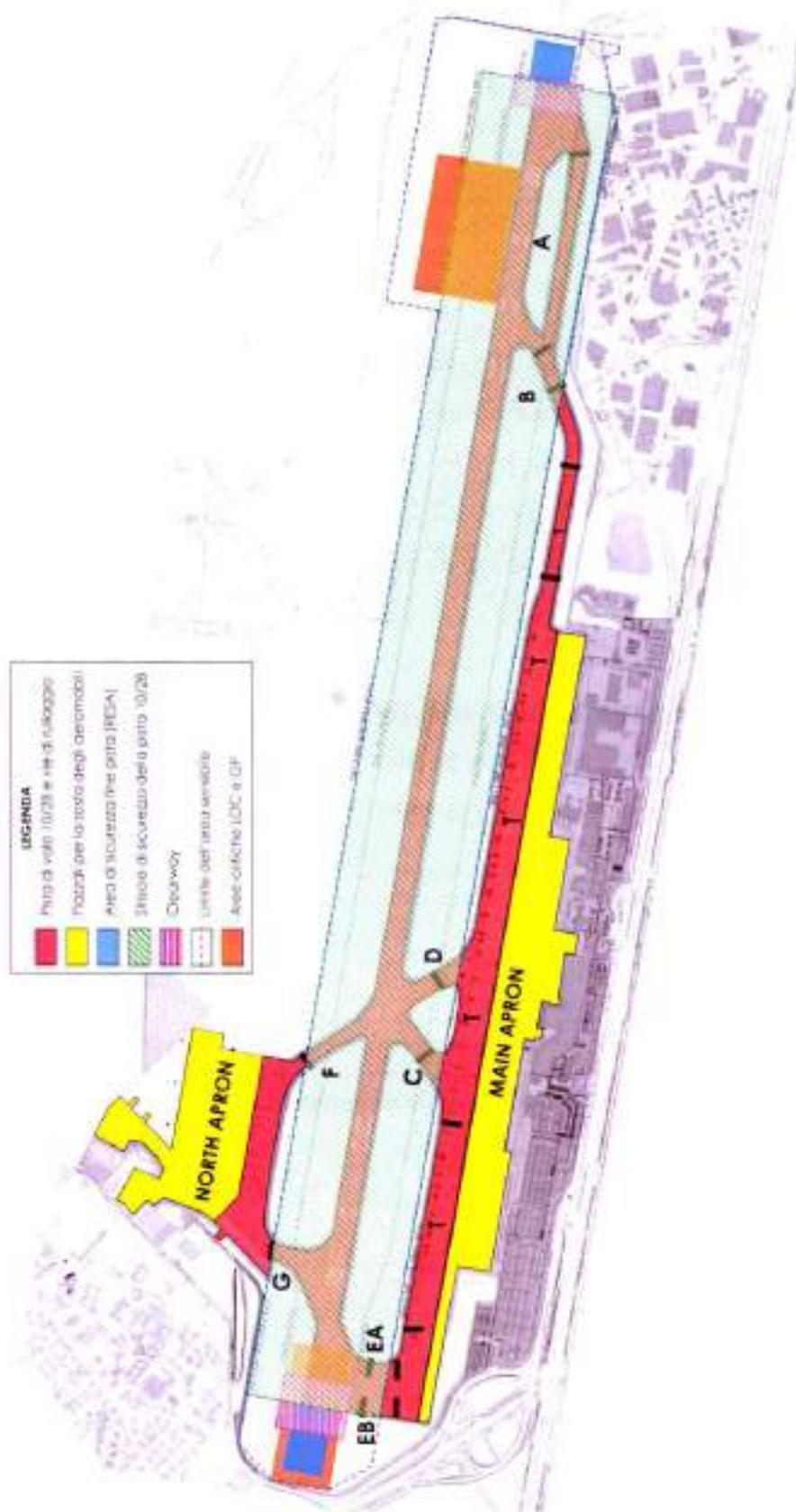
Revisionata: NO

C.1 GENERALITA'

Il presente documento si applica alle seguenti aree all'approssimarsi e in presenza di condizioni meteorologiche di bassa visibilità, ovvero in situazioni che richiedono l'esecuzione di decolli LVTO e atterraggi ILS di precisione in CAT II/III, anche se eseguiti per fini addestrativi (su richiesta del personale aeronavigante) in presenza di condizioni meteorologiche sufficienti per operazioni di avvicinamento strumentale non di precisione, di precisione in CAT I o a vista:

- pista di volo 10/28;
- striscia di sicurezza della pista di volo 10/28;
- aree di sicurezza di fine pista 10 e 28 (RESA);
- vie di rullaggio A, B, C, D, EA, EB, F, G, T e W;
- strisce di sicurezza delle vie di rullaggio A, B, C, D, EA, EB, F, G, T e W;
- clearway di pista 10 e pista 28;
- area sensibile "ILS" della pista 28";
- aree critiche delle antenne "LOC" e "GP" dell'ILS.

Descrizione, configurazione, ubicazione delle predette aree sono riportate in pagina successiva.



ANNESSO “D”

PROCEDURE

Effettiva: 09/10/2014

Revisionata: NO

D.1 OPERAZIONI CONSENTITE

Sull'aeroporto di Orio al Serio sono consentite operazioni in CAT II, CAT III A/B (CAT III B consentita con RVR non inferiore a 75m) e LVTO per RWY 28 agli operatori dell'aviazione commerciale e generale a condizione che siano in possesso dell'approvazione necessaria rilasciata dallo Stato di appartenenza.

I decolli per RWY 10, a partire da valori di RVR uguali o inferiori a 550 m in uno qualsiasi dei punti disponibili, sono consentiti esclusivamente alle condizioni specificate al § D.7.7

Il controllore non ha titolo né competenza a verificare che il pilota o la macchina siano in possesso dei requisiti necessari per operare nelle categorie attivate o richieste.

In presenza di particolari requisiti e previa approvazione dello stato di appartenenza l'esercente può effettuare operazioni di decollo con valori di RVR inferiori a 150 metri (per velivoli di Categoria A, B e C) o inferiori a 200 metri (per velivoli di Categoria D ed E).

D.2 INFRASTRUTTURE ED INSTALLAZIONI DISPONIBILI PER LE OPERAZIONI IN BASSA VISIBILITÀ

- La pista 28 è abilitata ad operazioni di categoria III B.

L'integrità del segnale ILS è controllata dal sistema Far Field Monitor (FFM) secondo le prescritte modalità.

- Sistema di rilevazione della RVR su tre punti (TDZ, MID, END).

E' competenza di ENAV comunicare a SACBO – CSS il decadimento operativo dei sistemi di radio assistenza e RVR.

- Aiuti Visivi Luminosi

1. Sentiero luminoso di avvicinamento di CAT III (ALS)
2. Bordo pista

3. Asse pista
4. Soglia pista
5. Fine pista
6. Zona di contatto
7. Runway Guard Light (RGL)
8. Luci d'asse TWY
9. Stop bars ai punti attesa di CAT II/III: EA2, EB2, G e T1
10. Stop bars presso le posizioni di attesa intermedie poste sulla via di rullaggio T, denominate: T4 e T2
11. No entry bar (bi-direzionali) operative sui raccordi B, C, D, F e con comandi di gestione inibiti a seguito dell'attivazione delle LVP.
12. Alimentazione di riserva luci pista
13. Monitoraggio automatico dei sistemi AVL – RVR e RR/AA
14. Sistema automatico di categorizzazione.

E' competenza della SACBO. comunicare all'ENAC e all'ENAV il decadimento dell'operatività dei sistemi di assistenza luminosa.

D.3 COMPETENZE

Ai fini dell'adozione degli appropriati adempimenti e della relativa diffusione a mezzo notam, è competenza di ENAV- C.A. Orio al Serio comunicare all' ENAC D.A. e alla SACBO il decadimento operativo dei sistemi di radio assistenza e l'emissione dei relativi NOTAM.

E' competenza della SACBO-CSS comunicare al predetto ENAC D.A. (considerato che la TWR ne è venuta a conoscenza attraverso il sistema automatico di categorizzazione), il decadimento dell'operatività dei sistemi di assistenza luminosa, monitoraggio dei sistemi incluso e l'emissione dei relativi NOTAM, secondo la procedura in essere.

La conduzione di avvicinamenti in CAT II e III e decolli con RVR<550M è subordinata all'efficienza del sistema di monitoraggio automatico .

In caso di avaria del sistema di monitoraggio automatico, la massima categoria consentita è la CAT I.

D.4 LAVORI E ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE SULLO SCALO

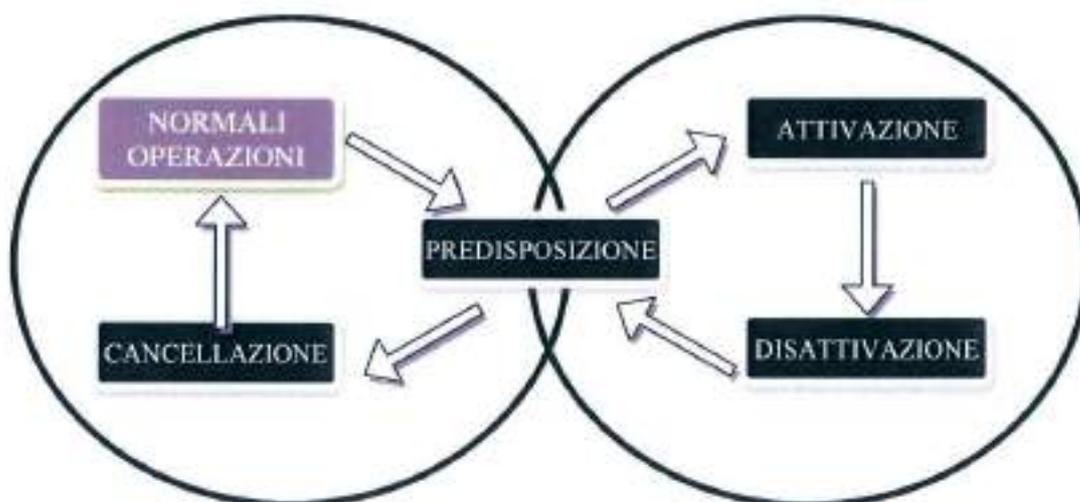
A partire da valori di visibilità uguali o inferiori a 1500m tutti i lavori di costruzione, manutenzione o altre attività all'interno dell'area di manovra e relative strisce di sicurezza vengano sospesi o non iniziati.

Fanno eccezione le attività che attengano alla continuità operativa dello scalo che comunque andranno sospesi alla predisposizione delle LVP.

Pertanto la TWR al raggiungimento di tali valori di visibilità avviserà il COS/Coordinatore lavori per le successive azioni di competenza.

D.5 APPLICAZIONE PROCEDURE IN BASSA VISIBILITÀ (LVP)

Si distinguono quattro fasi. Il ciclo di utilizzo delle stesse è riassunto nel diagramma seguente:



D.5.1 Fase di predisposizione

Le LVP si predispongono con valori di **RVR** (uno qualsiasi dei punti di rilevazione RVR) **uguali o inferiori a 800m** con **base delle nubi** nel settore di avvicinamento **uguale a 200ft** in presenza di condizioni meteorologiche in via di peggioramento.

Qualora le condizioni meteo peggiorino rapidamente il personale operativo TWR, in base all'esperienza maturata potrà dare inizio alla predisposizione delle procedure di bassa visibilità anche con valori di RVR più alti.

L'attivazione delle procedure LVP dovrà essere preceduta da una serie di operazioni di predisposizione del sistema aeroportuale, affinché gli enti interessati si dichiarino pronti, per le parti di propria competenza, a sostenere la categoria delle operazioni richieste.

In particolare la TWR:

- a) Richiede attraverso il sistema TAM - TAM la predisposizione delle Procedure di Bassa Visibilità ai seguenti Enti a cui è richiesta l'acquisizione:
- o **OP**erazioni di Scalo - SACBO (che avviserà CSS)
 - o **Polizia di Stato** (che a sua volta avvisa la GDF)
 - o **Servizio Impianti Elettrici**
 - o **Vigili del Fuoco**
 - o **Centro Operativo di Scalo** (solo funzione monitor di stato, l'acquisizione è data in contemporanea da **OP.S**).

I predetti Enti invieranno il segnale di avvenuta acquisizione solo dopo che avranno ritirato dalle aree sensibili dell'ILS uomini e mezzi. Pertanto ad acquisizione avvenuta l'area di manovra e le aree sensibili dell'ILS saranno libere da uomini e mezzi ed semafori sulla strada perimetrale accessi sul segnale rosso. Tali aree potranno essere occupate previa autorizzazione della TWR.

In caso di mancata acquisizione da parte di qualcuno dei predetti Enti, sarà cura del personale operativo TWR contattarlo telefonicamente e, in caso di avaria parziale c/o un Ente, acquisire per esso sul sistema TAM - TAM mediante la funzione "forza acquisizione";

- b) procede al ritiro di tutti i veicoli ed il personale ancora presente nell'area di manovra coinvolto in lavori di costruzione, manutenzione o altre attività non essenziali, da completare prima della fase di attivazione; (Reg. ENAC Cap.10);

NOTA. Il termine "area di manovra", nel caso, non è da intendere strettamente come da definizione, ma include anche le aree comprese tra le taxiways o a ridosso delle stesse, strip, porzioni di strade veicolari, etc.

- c) Mantiene sgombra l'area sensibile dell'ILS da uomini e mezzi con l'eccezione degli aeromobili operativi; (Reg. ENAC Cap.10)
- d) Verifica il corretto funzionamento e settaggio degli apparati necessari durante le LVP.

Il completamento della fase di predisposizione si perfeziona con l'acquisizione, da parte di tutte le componenti interessate, del nulla osta alle successive operazioni, ciò non comporta

automaticamente l'attivazione delle LVP che avverrà solo al raggiungimento dei previsti valori di RVR e/o base delle nubi.

NOTA. Il mancato completamento delle attività previste per la predisposizione, pregiudica l'attivazione delle LVP.

Qualora le condizioni meteo superano i valori previsti per la predisposizione delle LVP, per un periodo di almeno 20' e con ragionevoli previsioni di stabilità, la predisposizione deve essere cancellata.

D.5.2 Fase di attivazione

Le LVP si attivano con **RVR al TDZ uguale o inferiore a 550m** e/o con **base delle nubi** nel settore di avvicinamento **inferiore a 200ft**.

NOTA. Con valori di RVR pari a 550m o base delle nubi inferiore a 200 ft le operazioni di CAT I possono essere ancora condotte.

I valori di RVR/visibilità, base delle nubi o visibilità verticale non costituiscono limitazione all'inizio dell'avvicinamento, pur essendo per il pilota elementi da prendere in considerazione prima di intraprendere un avvicinamento strumentale di precisione.

Il Personale operativo TWR non ha titolo né competenza per entrare nel merito delle operazioni di volo condotte da un aeromobile.

In seguito all'attivazione delle LVP, la TWR:

- a) notifica attraverso il sistema TAM TAM l'attivazione comunicando, se necessario, la categoria in atto o sue variazioni, ai seguenti Enti:
 - o **OPERAZIONI di Scalo - SACBO** (che avviserà CSS)
 - o **Polizia di Stato** (che a sua volta avvisa la GDF)
 - o **Servizio Impianti Elettrici**
 - o **Vigili del Fuoco**
 - o **Centro Operativo di Scalo**
- b) attiva i dispositivi automatici finalizzati alla protezione delle aree sensibili ILS e della pista (stop bars e no-entry bars).
- c) attiva l'impianto luci del circuito standard di bassa visibilità, tramite l'apposito macrocomando **LVP** del Sistema Luci

- d) autorizza gli aeromobili in partenza alla posizione attesa di CAT II/III.
- e) Mantiene sgombra l'area sensibile da ogni traffico prima di emettere una autorizzazione all'avvicinamento e/o decollo.

NOTA. Con valori di RVR (uno qualsiasi dei punti di rilevazione RVR) uguale o inferiore a 200m devono essere ridotte al minimo indispensabile le operazioni di veicoli e mezzi sull'area di movimento.

D.5.3 Fase di disattivazione

Quando la **RVR al TDZ** e la **base delle nubi supera i valori previsti per l'attivazione** delle LVP, le procedure dovranno essere disattivate ponendo in essere tutti i coordinamenti del caso.

In seguito della disattivazione delle LVP:

- a) La TWR notifica la disattivazione attraverso il sistema TAM –TAM, ai seguenti Enti:
 - **OPerazioni di Scalo - SACBO** (che avviserà CSS)
 - **Polizia di Stato** (che a sua volta avvisa la GDF)
 - **Servizio Impianti Elettrici**
 - **Vigili del Fuoco**
 - **Centro Operativo di Scalo**ed inoltre la notifica al personale Techno-sky.
- b) Ai sopraggiunti valori di RVR stabiliti si dovranno cancellare le relative misure di riduzione della capacità aeroportuale e di movimentazione degli aeromobili emesse (vedi para D.5.7).

D.5.4 Fase di Cancellazione

Quando la **RVR** (tutti i punti di rilevazione) e la **base delle nubi supera i valori previsti per la predisposizione** con tendenza alla stabilità/miglioramento per un periodo di almeno 20' le LVP potranno essere cancellate.

Un periodo inferiore ai 20' potrà essere considerato dal personale operativo TWR se le condizioni meteorologiche vadano rapidamente migliorando sulla base dell'esperienza maturata sull'aeroporto sentito il personale MET in posizione operativa.

Centro aeroportuale Orio al Serio

S.A.C.B.O. S.p.A.

In seguito alla cancellazione delle LVP, la TWR:

- a) Richiede attraverso il sistema TAM - TAM la predisposizione delle procedure di Bassa Visibilità ai seguenti Enti a cui è richiesta l'acquisizione:
- **OP**erazioni di Scalo - SACBO (che avviserà CSS)
 - Polizia di Stato (che a sua volta avvisa la GDF)
 - Servizio Impianti Elettrici
 - Vigili del Fuoco
 - Centro Operativo di Scalo (solo funzione monitor di stato, l'acquisizione è data in contemporanea da **OP,S**).

Pertanto ad acquisizione avvenuta l'area di manovra e le aree sensibili dell'ILS saranno rese disponibili all'occupazione di uomini e mezzi ed semafori sulla strada perimetrale accesi sul segnale verde. Tali aree potranno essere occupate comunque previa autorizzazione della TWR.

In caso di mancata acquisizione da parte di qualcuno dei predetti Enti, sarà cura del personale operativo TWR contattarlo telefonicamente e, in caso di avaria parziale c/o un Ente, acquisire per esso sul sistema TAM - TAM mediante la funzione "forza acquisizione";

- b) cancellare nel modo più sollecito tutte le restrizioni di flusso eventualmente emesse tramite la posizione flusso di Milano ACC
- c) ripristinare le normali condizioni operative.

D.5.5 Tabella riassuntiva delle fasi

	PREDISPOSIZIONE	ATTIVAZIONE	DISATTIVAZIONE	CANCELLAZIONE
LVP	In peggioramento: RVR* ≤ 800 m e/o base delle nubi = 200Ft *qualsiasi punto	RVR ≤ 550 m al TDZ e/o base delle nubi < 200 Ft	RVR > 550 m al TDZ e base delle nubi = 200Ft	RVR** > 800 m e base delle nubi > 200Ft **tutti i punti
TAM	CON	SENZA	SENZA	CON
TAM	ACQUISIZIONE	ACQUISIZIONE	ACQUISIZIONE	ACQUISIZIONE

D.5.6 Riduzione della movimentazione dei mezzi

Con valori di RVR (uno qualsiasi dei punti di rilevazione RVR) uguale o inferiore a 200m devono essere ridotte al minimo indispensabile le operazioni di veicoli e mezzi sull'area di movimento.

D.5.7 Landing Rate e misure di flusso

D.5.7.1 Arrivi

Allo scopo di identificare degli steps intermedi per passare dalla piena operatività dell'aeroporto alla condizione più penalizzante, vengono stabilite le seguenti restrizioni al traffico in arrivo con SMR disponibile:

VALORI RVR	SEPARAZIONE	RATEO PER ORA
1000 > RVR fino a 600	almeno 12 NM	12
RVR < 600	18 NM mix - 12 NM sol arr	8

NOTA. Le distanze sono da considerarsi fra la TDZ ed il successivo avvicinamento. Le minime separazioni in arrivo si basano sul rispetto delle velocità previste.

Centro aeroportuale Orio al Serio

S.A.C.B.O. S.p.A.

In caso di attivazione delle LVP solo in funzione della base delle nubi, la capacità aeroportuale sarà valutata da Orio TWR ed eventualmente ridotta in stretto coordinamento con la posizione flusso di Milano ACC.

NOTA. Le distanze sono da considerarsi fra la TDZ ed il successivo avvicinamento.

Eventuali differenti capacità orarie sono demandate alla valutazione da Orio TWR in coordinamento con il CSS Sacbo.

Per tutti i casi di riduzione della capacità aeroportuale, si dovrà avvisare sempre il CSS SACBO tramite TAM-TAM (funzione a titolo informativo che non richiede l'acquisizione) per le riduzioni standard s.c., via telefono per quelle eccezionali.

D.5.7.2 Partenze

Con SMR disponibile, le partenze non sono soggette a restrizioni; se necessarie saranno valutate e stabilite da Orio TWR in stretto coordinamento con la posizione flusso di Milano ACC. Eventuali altre restrizioni, su necessità di SACBO, saranno comunicate dal CSS alla TWR che avvierà le previste procedure interne ENAV.

D.5.7.3 SMR non disponibile

A partire da condizioni di visibilità 2: un solo movimento sull'area di manovra

D.5.7.4 Misure necessarie per ottemperare alla procedura FAM

Di fronte alla riduzione della capacità aeroportuale causata dalle condizioni di bassa visibilità e/o dalla necessità di effettuare operazioni di de-icing, ed al fine di poter continuare ad operare nel pieno rispetto della procedura FAM, il personale operativo TWR, effettuati i consueti coordinamenti con il CSS SACBO, agirà sul taxi-time in fase tattica in relazione alle necessità.

D.6 PROCEDURE SULL'AREA DI MANOVRA IN CONDIZIONI DI VISIBILITÀ RIDOTTA

D.6.1 Generalità

D.6.1.1 Taxiway e raccordi abilitati e modalità di utilizzo

TAXIWAY	UTILIZZO		VIS2	LVP	VIS3	NOTE
T	↔		●	●	●	
W	←		●	●	●	
RACCORDI	UTILIZZO		VIS2	LVP	VIS3	NOTE
	INGRESSO	USCITA				
A	●		●	●	●	
EA	●	●	●	●	●	
EB	●	●	●	○ ▲	○ ▲	utilizzabile solo in caso di indisponibilità EA
B		●	●		○ ▲	utilizzabile in contingency "decolli RWY10" per rientro al parcheggio
C		●	●	○ ▲		utilizzabile a condizione indicata in NOTA al D.6.1.3
D		●	●	○ ▲		utilizzabile a condizione indicata in NOTA al D.6.1.3
F		●	●	○ ▲		utilizzabile a condizione indicata in NOTA al D.6.1.3
G	●	●	●	●	●	

D.6.1.2 Posizioni attesa utilizzabili in condizioni di visibilità 2 e 3

ID	TIPO	STOP BAR	DIREZIONE FUOCO		VIS2	VIS3	NOTE
			BI	UNI			
A	RHP	●		●	●		Stop Bar non di categoria, utilizzabile solo in VIS2
B2	IHP		●		●		Dotato di barra: 3 fuochi gialli
T1	RHP	●		●	○ ▲	●	VIS2: uso non previsto ma opzionale
T2	IHP	●		●	○ ▲	●	VIS2: uso non previsto ma opzionale
T3	IHP		●		●		Dotato di barra: 3 fuochi gialli
T4	IHP	●	●		○ ▲	●	VIS2: uso non previsto ma opzionale
EA2	RHP	●		●	●	○ ▲	utilizzabile in contingency o particolari condizioni, vedi § D.7.7 e § D.7.8
EB2	RHP	●		●	●	○ ▲	utilizzabile solo in caso di indisponibilità EA
G	RHP	●		●	●	○ ▲	utilizzabile in contingency o particolari condizioni, vedi § D.7.7 e § D.7.8

D.6.1.4 Decolli

Solo da RWY28 via taxiway T e raccordo A.

D.6.1.5 Atterraggi

Per RWY28 uscita dalla pista via raccordo EA per gli aeromobili diretti al Piazzale principale, via raccordo G per gli aeromobili diretti al Piazzale Nord previo coordinamento con SACBO.

*NOTA. In caso di attivazione delle LVP in funzione della sola base delle nubi o RVR al TDZ < 600m ed i rimanenti punti > 1500m e condizioni meteo stabili, **solo in uscita** i raccordi C – D – F – B (solo decolli pista 10, vedi § D.7.11), purché in vista dalla TWR, potranno essere utilizzati previa attivazione dei relativi AVL.*

D.6.2 Condizioni di visibilità 1

Non sono previste misure di protezione aggiuntive alle operazioni in area di manovra oltre a quelle in vigore.

D.6.3 Condizioni di visibilità 2

Le procedure associate alla condizione di visibilità 2 si applicano ogni qualvolta tutta o parte dell'area di manovra non è visibile dalla TWR a causa delle condizioni meteorologiche.

Il personale operativo TWR che rileva la sussistenza delle condizioni di visibilità 2:

a) provvede all'attivazione delle procedure associate ovvero:

1. siano ritirati tutti i veicoli ed il personale presente sull'area di manovra e nelle aree adiacenti coinvolto in lavori di costruzione, manutenzione o altre attività non essenziali;

NOTA1. Il termine "area di manovra", nel caso, non è da intendere strettamente come da definizione, ma include anche le aree comprese tra le taxiways o a ridosso delle stesse, strip, porzioni di strade veicolari, porzioni di apron a ridosso della TWY T, etc.

NOTA2. È necessario tenere presente che sull'aeroporto di Orio al Serio è procedura consolidata che a partire da valori di visibilità uguali o inferiori a 1500m tutti i lavori di costruzione, manutenzione o altre attività vengono sospesi.

2. Tiene traccia scritta di veicoli o persone, che non rientrano al punto 1, e che si trovano all'interno dell'area di manovra fino alla cancellazione delle LVP. (Rife PANS-ATM Cap.7, 7.10.6);
3. Informa piloti ed autisti delle limitate condizioni visive del personale della Torre di Controllo sull'area di manovra;
4. Fornire, a piloti ed autisti, puntuali ed esaustive informazioni della situazione del traffico in atto;
5. Attivare gli ausili luminosi (AVL) dedicati tramite il macro-comando **VIS2** del Sistema ALCMS e conseguentemente, al sopraggiungere dei soli valori RVR di attivazione (RVR al TDZ uguale o inferiore a 550m), attivare il macro-comando **LVP**;
6. Le "conditional clearances" sono sospese.

NOTA. L'accensione degli ausili luminosi tramite macro-comando VIS2 (Stop Bars e No entry Bars) in condizioni di visibilità 2 è finalizzata alla prevenzione delle "runway incursion" e non alla protezione delle aree sensibili.

Ne consegue che il "GO" da dare al sistema, per permettere all'aeromobile di proseguire il rullaggio, potrà avvenire non appena il Controllore si sarà accertato, con i mezzi a disposizione, che esistano le condizioni per l'allineamento.

D.6.3.1 VIS2 – Con SMR funzionante

Il controllore userà le informazioni presentate sullo schermo radar per monitorare il traffico sull'area di manovra in accordo a quanto previsto dal ENR 1.6-3, i piloti devono quindi essere istruiti ad effettuare gli opportuni riporti di posizione.

In condizioni di visibilità 2, il Controllore, in aggiunta alle normali operazioni previste per le condizioni di visibilità 1, dovrà regolare le operazioni di atterraggio rullaggio e decollo come previsto dalle procedure ENAV - AWO locali.

D.6.3.2 VIS2 – Senza SMR funzionante

La TWR metterà in atto azioni tattiche affinché sia presente sull'intera area di manovra un solo aeromobile per volta .

NOTA. Un veicolo in area di manovra è da considerarsi alla stregua di un aeromobile, fa eccezione il follow-me richiesto dal pilota come ausilio al rullaggio da/per la pista: è utile

specificare inoltre che tale provvedimento non è applicabile tra veicoli, ma solo in presenza di un aeromobile.

In caso di utilizzo del follow-me come ausilio alla guida per un aereo in partenza, quest'ultimo sarà autorizzato all'allineamento in pista e al decollo solo dopo che il follow-me abbia riportato di aver raggiunto l'area di sosta sul piazzale o la strada perimetrale.

D.6.4 Condizioni di visibilità 3

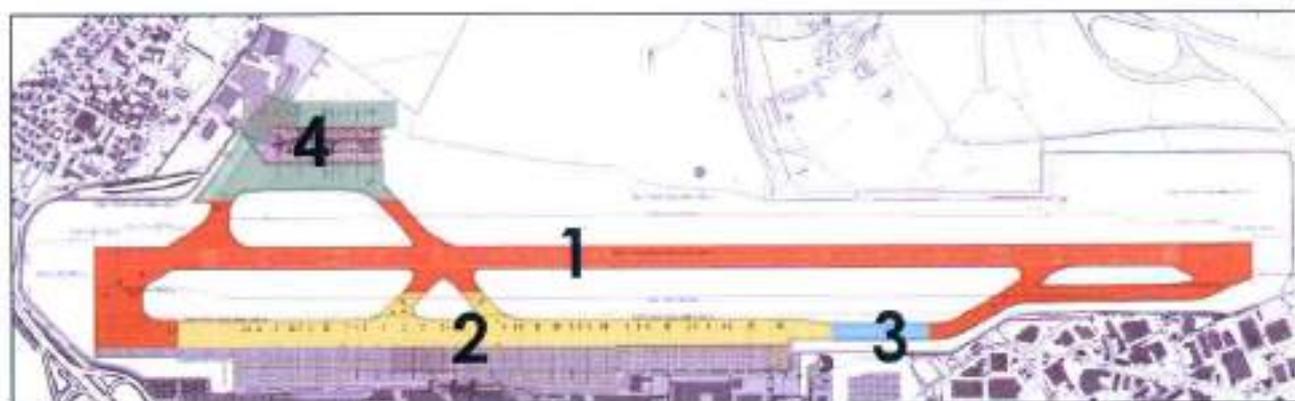
Le condizioni di Visibilità 3 si verificano quando uno qualsiasi dei trasmissometri disponibili riporta una RVR inferiore a 400m.

In condizioni di visibilità 3 la movimentazione a suolo si articola come prescritto dalle procedure ENAV - AWO locali

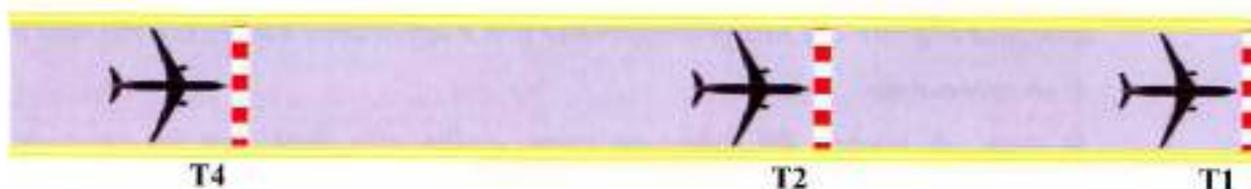
D.6.4.1 VIS2 – Con SMR funzionante

Ai fini della movimentazione degli aeromobili l'area di manovra è suddivisa in 4 blocchi funzionali:

1. la RWY10/28;
2. il segmento di TWY T tra le due IHP - munite di Stop Bars - T4 e T2;
3. il segmento di TWY T tra la IHP - munita di Stop Bars - T2 ed la RHP T1;
4. tra TWY W e il raccordo G fino alla RHP G.



Il criterio di movimentazione generale applicato prevede, la presenza di un solo aeromobile in rullaggio per blocco funzionale (sono da escludersi i push-backs), un veicolo è da considerarsi alla stregua di un aeromobile.



NOTA1. tutte le operazioni di inizio movimentazione dal parcheggio sono svolte con l'ausilio del follow-me o push-back.

NOTA2. Gli aeromobili in partenza posizionati al piazzale NORD saranno istruiti ad attraversare la pista nel rispetto di quanto regolato al seguente § D.7.8 e liberando la pista sul raccordo EA adeguatamente istruiti in applicazione alla movimentazione sotto descritta.

NOTA3. In caso di sole partenze con aeromobili posizionati al piazzale NORD vedi successivo § D.7.11.1

D.6.4.2 VIS3 – Senza SMR funzionante

La TWR metterà in atto azioni tattiche affinché sia presente sull'intera area di manovra un solo aeromobile per volta .

NOTA. Un veicolo in area di manovra è da considerarsi alla stregua di un aeromobile, fa eccezione il follow-me richiesto dal pilota come ausilio al rullaggio da/per la pista; è utile specificare inoltre che tale provvedimento non è applicabile tra veicoli, ma solo in presenza di un aeromobile.

In caso di utilizzo del follow-me come ausilio alla guida per un aereo in partenza, quest'ultimo sarà autorizzato all'allineamento in pista e al decollo solo dopo che il follow-me abbia riportato di aver raggiunto l'area di sosta sul piazzale o la strada perimetrale.

D.6.5 Utilizzo del follow-me

In vigenza delle procedure condotte con visibilità ridotta, l'assistenza follow-me dovrà essere fornita come segue:

SERVIZIO FOLLOW-ME	PIAZZALE PRINCIPALE	PIAZZALE NORD
RVR >400m	SU RICHIESTA	SU RICHIESTA
RVR < 400m (su uno dei 3 punti)	OBBLIGATORIO	OBBLIGATORIO

D.6.5.1 Utilizzo obbligatorio del follow-me per aeromobili in partenza

Il follow-me, a seguito di istruzione della TWR, precederà l'aeromobile dalla piazzola di sosta fino ad allinearli sulle luci di asse della TWY T o W, seguendo i percorsi standard, evidenziati sul piazzale con segnaletica orizzontale gialla.

Il conducente, raggiunta tale posizione e dopo aver constatato che l'aeromobile si è allineato sulla predetta via di rullaggio e la TWR gli ha comunicato che l'a/m si è fermato, disattiverà il segnale luminoso di "follow-me" e, su conforme istruzione della TWR, lascerà la via di rullaggio "T" comunicando: **"Torre da follow-me lascio la via di rullaggio"—" e rientro sul piazzale aeromobili"**.

Raggiunto il piazzale di sosta, ne darà conferma alla TWR comunicando: **"Torre da follow-me via di rullaggio"—" libera"**.

Considerata l'importanza della procedura e quindi della corretta esecuzione della stessa, il conducente del follow-me dovrà ripetere alla TWR, sull'apposita frequenza le istruzioni di volta in volta ricevute (READBACK).

D.6.5.2 Utilizzo del follow-me su richiesta del pilota per aeromobili in partenza

Nel caso in cui la richiesta avvenga in qualsiasi punto nell'area di movimento, la TWR instruirà l'aeromobile a fermarsi in attesa del follow-me.

Quest'ultimo verrà autorizzato dalla TWR a portarsi davanti all'aeromobile per precederlo solo dopo che lo stesso avrà confermato di essere fermo.

Successivamente la TWR instruirà il conducente a raggiungere la posizione indicata dal pilota e dopo aver constatato che l'aeromobile si è fermato in tale posizione, disattiverà il segnale luminoso di "follow-me" e, su conforme istruzione della TWR, lascerà l'aeromobile.

Considerata l'importanza della procedura e quindi della corretta esecuzione della stessa, il conducente del follow-me dovrà ripetere alla TWR, sull'apposita frequenza le istruzioni di volta in volta ricevute (READBACK).

D.6.5.3 Utilizzo obbligatorio del follow-me per aeromobili in arrivo

Il conducente del follow-me, che è già a conoscenza dello stand assegnato, si porta sulla linea gialla "lead-in line" all'interno del piazzale, vicino alla linea a scacchiera di colore giallo-nero.

La TWR informa il pilota della posizione del follow-me e lo invita a riportare quando in vista del mezzo.

Quando il conducente riceve dalla TWR la comunicazione che l'a/m interessato ha stabilito il contatto visivo con il follow-me stesso, muove lungo la segnaletica gialla "lead-in line" per posizionare l'aeromobile sullo stand e fornire il servizio di marshalling.

D.6.5.4 Utilizzo del follow-me su richiesta del pilota per aeromobili in arrivo

Nel caso in cui la richiesta avvenga durante le operazioni di uscita dalla pista, la TWR instruirà l'aeromobile in prossimità della Intermediate Holding Position **T4** o in prossimità della **RHP G**, al di fuori delle aree sensibili, a fermarsi in attesa del follow-me.

Quest'ultimo, a seguito di conformi istruzioni della TWR, si porterà nei pressi dell'aeromobile atterrato per precederlo fino allo stand assegnato.

Il follow me verrà autorizzato dalla TWR ad entrare nella TWY **T** solo dopo che l'aeromobile atterrato avrà confermato di essere fermo in prossimità della IHP **T4**.

*NOTA: Se la richiesta avviene in qualsiasi altro punto della TWY **T** o **W**, la TWR applicherà quanto sopra descritto in riferimento alla posizione dell'aeromobile.*

D.6.6 Enti autorizzati ad operare in area di manovra

La circolazione dei veicoli nelle aree di movimento dovrà essere limitata al minimo indispensabile e consentita ai soli mezzi autorizzati necessari per garantire la regolarità delle operazioni aeroportuali. In ogni caso dovrà essere privilegiato l'uso delle vie di circolazione che non interessino i percorsi riservati al rullaggio degli aeromobili. I veicoli ed i mezzi di servizio dovranno attivare i dispositivi di segnalazione luminosa previsti.

Enti autorizzati a operare:

- SACBO: automezzi destinati alle ispezioni di pista, a prove frenata, allo sgombero neve e sghiacciamento, all'attività di manutenzione e controllo degli impianti, follow-me, controllo volatili (BCU)
- ENAV C.A.: automezzi destinati in attività di manutenzione e controllo degli impianti
- TECHNO-SKY: automezzi destinati in attività di manutenzione e controllo degli impianti
- VVF: automezzi antincendio
- SANITA' AEREA: autoambulanze in caso di soccorso

Procedure:

Le operazioni in area di manovra sono soggette ad autorizzazione preventiva rilasciata dalla TWR sull'apposita frequenza di servizio.

E' obbligatorio il continuo contatto radio bilaterale con la TWR.

D.6.7 Gestione movimentazione sui piazzali

Premesso che il controllo degli aeromobili al suolo sui piazzali non rientra tra i compiti del Controllo di Aerodromo, la TWR fornirà istruzioni al fine di mantenere un ordinato flusso del traffico aereo nelle suddette aree fornendo accurate informazioni sul traffico in atto e applicando i percorsi previsti.

D.7 CONTINGECIES

D.7.1 Aeromobile o veicolo perso nell'area di manovra

Qualora un aeromobile o veicolo riporti di essersi perduto nell'area di manovra e la TWR non è in grado di determinarne la posizione con i mezzi a disposizione, si dovranno sospendere immediatamente tutte le operazioni sull'aeroporto.

Il traffico in rullaggio verrà istruito a riportare e mantenere la propria posizione ed informato sull'ultima posizione riportata/conosciuta del traffico che si è perduto, il traffico in avvicinamento sarà istruito immediatamente ad effettuare una procedura di mancato avvicinamento.

La TWR instruirà per la ricerca un follow-me, al quale verranno fornite tutte le informazioni disponibili, includendo l'ultima posizione riportata dal traffico che si è perduto e degli altri traffici presenti sull'area di manovra.

D.7.2 Avaria radio nell'area di manovra

Ogni qualvolta un aeromobile o veicolo che operi sull'area di manovra si trovi in una situazione di avaria radio dovrà operare come segue:

- **Aeromobile in partenza:** continuerà sul percorso di rullaggio assegnato, ponendo particolare attenzione nell'evitare ogni deviazione, fino a raggiungere la posizione corrispondente alla sua clearance limit, dove rimarrà in attesa del follow-me per ritornare al parcheggio.
- **Aeromobile in arrivo:** libererà la pista e l'area sensibile sulla appropriata taxiway e rimarrà in attesa del follow-me per il parcheggio.

- **Veicolo:** libererà al più presto l'area di manovra (evitando possibilmente percorsi destinati agli aeromobili) ponendo particolare attenzione al traffico in atto e comunicherà alla TWR con il mezzo più celere disponibile di aver lasciato l'area di manovra.

In nessun caso si potrà andare in deroga a quanto sopra, ferma restando la sospensione delle operazioni con SMR non disponibile.

D.7.3 Procedure in caso di stato di emergenza e/o incidente

Al verificarsi di uno stato di emergenza o di incidente, tutto il traffico in rullaggio sull'area di manovra verrà istruito dalla TWR a riportare e mantenere la propria posizione.

La TWR darà la massima priorità ed assistenza ai mezzi di soccorso, applicando le disposizioni contenute nel Piano di Emergenza Aeroportuale.

D.7.4 Avaria dell'automezzo

Ogni qualvolta che un veicolo si trovi in una situazione di avaria meccanica dovrà operare come segue:

1) In area di manovra

Avvisare immediatamente, via radio, la TWR fornendo la posizione e precisando che si trova nella impossibilità di rimuovere il mezzo per avaria, tenendo le luci anabbaglianti, di posizione ed il faro rotante accesi. Avvisare quindi il CSS ed il Capo Rampa per trainare l'automezzo al di fuori dell'area di manovra.

2) In area di parcheggio

Avvisare immediatamente la TWR, il CSS ed il Capo Rampa per la rimozione del mezzo tenendo le luci anabbaglianti, di posizione ed il faro rotante accesi, fornendo l'esatta posizione del mezzo

In nessun caso si potrà andare in deroga a quanto sopra, fermo restando la sospensione delle operazioni con SMR non funzionante.

D.7.5 Avaria/degrado stop bars e/o no entry bars

D.7.5.1 Avaria e contingency Stop Bars

Considerato che l'attivazione delle Stop Bars, a garanzia delle operazioni connesse all'utilizzo della pista, è obbligatoria a partire dalle condizioni di visibilità 2, le contingencies saranno applicate a prescindere:

- dai criteri stabiliti per l'applicazione delle procedure in bassa visibilità
- dalla disponibilità dell'SMR

Le procedure di contingencies sotto descritte al punto 2 si applicano anche in caso di avaria ai Sistemi di Gestione e Controllo, dei sensori anti intrusione e degli allarmi acustici.

Il perdurare dell'inefficienza totale e/o parziale delle Stop Bars comporta l'emissione di NOTAM, ma l'avaria non preclude le eventuali operazioni in CAT II/III.

D.7.5.1.1 Luci di barra

Durante il prescritto periodo di utilizzazione, in presenza di un'avaria all'impianto delle Stop Bar che ne pregiudichi:

1. lo spegnimento e in cui non sia possibile l'immediata disattivazione delle luci barra e l'accensione delle luci di asse taxiway per i 90 mt dopo la barra, la TWR instruirà il follow-me a precedere l'aeromobile dallo stand fino all'attraversamento della IHP o RHP e, ove necessario, fino al raggiungimento delle prime luci di asse taxiway accese.
2. l'accensione si procede come segue:

a. Stop Bar G

Considerata l'impossibilità di posizionare luci campali sulla rispettiva RHP, l'avaria o degrado, comporta che:

- un aeromobile in partenza dal piazzale NORD potrà essere autorizzato a muoversi dal parcheggio verso la RHP G solo quando l'aeromobile in avvicinamento è atterrato e abbia:
 - **Diretto al piazzale NORD** - confermato di aver raggiunto il parcheggio;
 - **Diretto al piazzale PRINCIPALE** – superato la IHP T4 e la relativa Stop Bar si sia riarmata;
- l'aeromobile in partenza abbia confermato l'avvenuto decollo;

NOTA. Il push-back può essere autorizzato purché non di intralcio al rullaggio dell'aeromobile in arrivo.

- un aeromobile in arrivo potrà essere autorizzato all'atterraggio solo quando l'aeromobile precedentemente atterrato e diretto al piazzale NORD abbia confermato di aver raggiunto il parcheggio.

b. Stop Bar **EA2**

In coordinamento con la TWR, l'elettricista di servizio posiziona luci rosse campali all'altezza della segnaletica orizzontale di RHP per tutta la larghezza del raccordo e dovrà essere utilizzato il raccordo **EB** (vedi § D.6.1.1 e § D.6.1.2).

c. Stop Bar **EB2**

In coordinamento con la TWR, l'elettricista di servizio posiziona luci rosse campali all'altezza della segnaletica orizzontale di RHP per tutta la larghezza del raccordo .

d. Stop Bar **EA2** e **EB2** contemporanea

In coordinamento con la TWR e qualora l'aeromobile in avvicinamento, se diretto al piazzale PRINCIPALE abbia confermato di aver raggiunto il parcheggio, si utilizzerà la Stop Bar **T4** e il relativo IHP nel verso di ingresso in pista attraverso la testata 10.

e. Stop Bar **T4**

Considerata l'impossibilità di posizionare luci campali sulla rispettiva IHP, l'avaria o degrado, comporta la riduzione della capacità di movimentazione a blocchi di 1 aeromobile.

f. Stop Bar **T4 ex**

Considerata l'impossibilità di posizionare luci campali sulla rispettiva IHP, l'avaria o degrado, comporta che:

- **Condizione di solo arrivi** - La separazione di 12 NM, adottata tra successivi avvicinamenti, potrà determinare che:
 - L'aeromobile precedentemente atterrato abbia liberato la TXY **T** e abbia raggiunto lo stand assegnato,
 - L'aeromobile precedentemente atterrato sia ancora presente sulla TXY **T**; in questo caso l'aeromobile in atterraggio sarà istruito a mantenere la posizione in pista in attesa che l'aeromobile precedentemente atterrato abbia raggiunto lo stand assegnato.

- **Condizione traffico misto ARR/DEP-** In presenza di aeromobile in avvicinamento, l'aeromobile in partenza, terminata la procedura di sgancio dal push-back/ follow-me, deve aver iniziato il rullaggio per la prima Stop Bar disponibile (T2 o T1) prima che l'aeromobile in arrivo sia atterrato.

NOTA. L'aeromobile in partenza potrà essere autorizzato all'allineamento quando l'aeromobile in atterraggio ha riportato pista libera.

g. Stop Bar T2

Considerata l'impossibilità di posizionare luci campali sulla rispettiva IHP, l'avaria o degrado, comporta la riduzione della capacità di movimentazione a blocchi di 1 aeromobile.

h. Stop Bar T1

Considerata l'impossibilità di posizionare luci campali sulla rispettiva RHP, l'avaria o degrado, comporta l'utilizzo della sola IHP T2 come RHP di categoria II/III e la conseguente riduzione della capacità di movimentazione a blocchi di 1 aeromobile.

i. Stop Bar A

Considerata l'impossibilità di posizionare luci campali sulla rispettiva RHP, l'avaria o degrado comporta, per le sole operazioni condotte in Condizioni di Visibilità 2, l'obbligo di utilizzo della RHP T1.

D.7.5.2 Avarie e Contingency No Entry Bars

In caso di avaria alle luci di barra, ai Sistemi di Gestione e Controllo, ai sensori anti intrusione e agli allarmi acustici, il raccordo interessato (B – C – D – F) dovrà essere protetto mediante l'apposizione di luci campali rosse da collocare all'altezza della barra di luci a semilivello.

D.7.7 Avaria della segnaletica verticale d'obbligo (sign)

La segnaletica verticale d'obbligo e di informazione operativa nel normale circuito LVP è presente presso le RHP/IHP "T1", "T2", "T4", "EA2", "EB2" e "G".

In caso di avaria, anche su un solo lato delle RHP/IHP, il personale della centrale elettrica metterà in atto le azioni necessarie al fine di operare una solerte riparazione.

In caso di impossibilità a procedere con un immediato ripristino dei segnali verticali d'obbligo, si rende obbligatorio l'uso del follow-me che dovrà precedere l'aeromobile fino alla RHP/IHP interessata.

Qualora l'avaria si protragga nel tempo e non risulti conveniente, per motivi operativi, ricorrere al follow-me, è possibile considerare l'intero RHP/IHP in avaria e adottare le procedure di contingencies previste al § D.7.5.1

In caso di avaria dei segnali verticali d'obbligo presenti alle RHP non abilitate alle LVP la protezione della pista è assicurata dalle No-entry Bars o dalle Stop Bars e dalle rispettive procedure di contingency.

Tuttavia, anche in questo caso, l'elettricista di servizio, in stretto coordinamento con la TWR, mette in atto le azioni necessarie per un solerte ripristino.

D.7.8 Avaria degli impianti semaforici

A seguito di avaria di uno o entrambi gli impianti semaforici posti sulla strada perimetrale a protezione dell'area sensibile testata 28, l'elettricista in servizio, prima di confermare l'acquisizione della Predisposizione LVP sul sistema TAMTAM, posiziona sulla strada perimetrale, all'altezza del/i semaforo/i fuori servizio, il cartello stradale di divieto di accesso recante la scritta "LVP in corso / LVP in force".

Se l'avaria avviene in vigenza di LVP, lo stesso elettricista si porta sul posto per il posizionamento del predetto cartello.

Le operazioni dovranno essere eseguite dopo aver espletato i coordinamenti con la TWR e aver informato il CSS.

I semafori dovranno essere raggiunti tramite la strada perimetrale arrivando sempre dall'esterno dell'area sensibile, salvo diverso coordinamento con la TWR.

In caso di avaria del sistema di Categorizzazione automatica (AUTOCAT), in coordinamento con la TWR, l'elettricista accende la luce rossa di STOP dei semafori mediante l'apposito comando manuale presente in centrale elettrica.

D.7.9 Avaria delle luci di Runway Guard Light

Durante l'applicazione delle LVP, in coordinamento con la TWR, la movimentazione aeronautica e veicolare sulle vie di rullaggio, sulla pista di volo e sulle relative servitù aeronautiche viene ridotta a n. 1 movimento complessivo. Il perdurare dell'inefficienza totale e/o parziale delle luci di Runway Guard Light comporta l'emissione di un NOTAM, ma l'avaria non preclude eventuali operazioni in CAT II/III.

NOTA. Qualora un a/m impegni la pista di volo 10/28, le vie di rullaggio e le relative servitù aeronautiche, un qualsiasi altro veicolo è da considerarsi al pari di un altro a/m ad eccezione

del Follow-Me in assistenza all'a/m eventualmente in rullaggio da/per la pista. Quanto sopra non è applicabile qualora, sulle predette infrastrutture, siano presenti solo veicoli.

D.7.10 Procedura predisposizione manuale LVP in caso di avaria TAM TAM

In caso di avaria del sistema di tele-allertamento TAM TAM, la TWR metterà in atto la fase di predisposizione e/o cancellazione delle LVP tramite telefono registrato, dopo aver informato e ricevuto "acquisizione" dai predetti Enti (CSS Sacbo, Centrale Elettrica SACBO, VVF, Polaria). La TWR richiederà alla centrale elettrica SACBO l'accensione manuale del semaforo rosso a salvaguardia delle aree sensibili. L'informazione dell'eventuale attivazione delle LVP sarà data al CSS Sacbo e ai VVF.

D.7.11 Decolli per pista 10 durante le LVP

Considerato che le RHP **EB2** e **G** sono abilitate alle operazioni in bassa visibilità e che gli ausili luminosi per pista 10 sono regolarmente monitorati, in particolari condizioni quali:

- pista contaminata da neve, ghiaccio ecc. che consigliano operazioni di decollo per pista 10 (valori di coefficiente di attrito più favorevoli verso la testata 28)
- motivazioni relativi la Sicurezza delle Operazioni (Safety)
- applicazione di procedure connesse all'anti-rumore

si potranno autorizzare decolli per tale pista a condizione che non vi siano avvicinamenti in atto e comunque a seguito di preventivo coordinamento ATC.

I decolli dovranno avere inizio dalla Intersection Take Off **EA/THR10** (TORA 2655 o, su conforme approvazione del pilota, per chi proviene dal Piazzale Nord, dalla Intersection Take Off **G** (TORA 2484).

In caso di rientro al parcheggio da parte di aeromobili precedentemente allineati, fermo restando quanto previsto alla NOTA del § D.6.1.4, dovranno liberare la pista via raccordo **B**.

D.7.11.1 Condizioni di sole partenze per pista 10 da piazzale NORD

Premesso che tutte le operazioni di inizio movimentazione dal parcheggio sono svolte con l'ausilio del follow-me o push-back e che un aeromobile, prossimo o già posizionato alla RHP **G**, potrà procedere per l'allineamento e decollo solo quando istruito dalla TWR ed in conformità alla movimentazione prescritta dalle procedure ENAV - AWO locali.

D.7.12 Movimentazione tra piazzali

Gli aeromobili possono essere movimentati tra i piazzali NORD-PRINCIPALE e viceversa, con relativo attraversamento della pista:

- esclusivamente utilizzando i raccordi EA e G;
- devono essere considerati come traffico in rullaggio. Pertanto dovranno essere autorizzati/effettuati in accordo alla movimentazione di cui al precedente § D.6.4
- devono essere messe in atto azioni tattiche affinché sia presente sull'area di manovra un solo aeromobile per volta.

D.8 GESTIONE AVARIE/DEGRADO DELLE INSTALLAZIONI AEROPORTUALI

In aggiunta a quanto previsto al § D.3, ENAV e SACBO si attiveranno, ognuno per le parti di propria competenza, per l'immediato ripristino dell'efficienza dei sistemi, in conformità con quanto previsto dagli annessi ICAO 10 e 14 per ciò che non è contemplato nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti.

La sicurezza delle operazioni in CAT II-III e partenze con valori di RVR inferiori a 550 m. dipende largamente dall'integrità dei sistemi a terra.

In relazione al tipo di avaria / degrado dell'installazione aeroportuale si possono configurare le seguenti situazioni:

- a) Avarie o degrado che comportano l'automatica de-categorizzazione dell'aeroporto
- b) Avarie o degrado che non impediscono l'operatività dell'aeroporto nella categoria di appartenenza, ma hanno influenza sui minimi operativi di atterraggio dell'aeromobile

NOTA. Il punto b) evidenzia l'importanza della comunicazione al pilota di avarie e/o degrading, anche parziali, delle varie installazioni aeroportuali, poiché egli è responsabile dell'applicazione degli appropriati minimi operativi di compagnia di cui il Controllore potrebbe non essere a conoscenza.

NOTA2. Per avaria si intende la perdita totale della funzionalità di una installazione; per degrado si intende la perdita parziale della funzionalità di un impianto AVL, entro comunque i limiti prestabiliti dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti e ICAO Annesso XIV.

ANNESSO "E"
TABELLA DEGLI EMENDAMENTI

Effettiva: 09/10/2014

Revisionata: NO

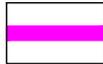
LETTERA DI OPERAZIONI DEL 09/10/2014

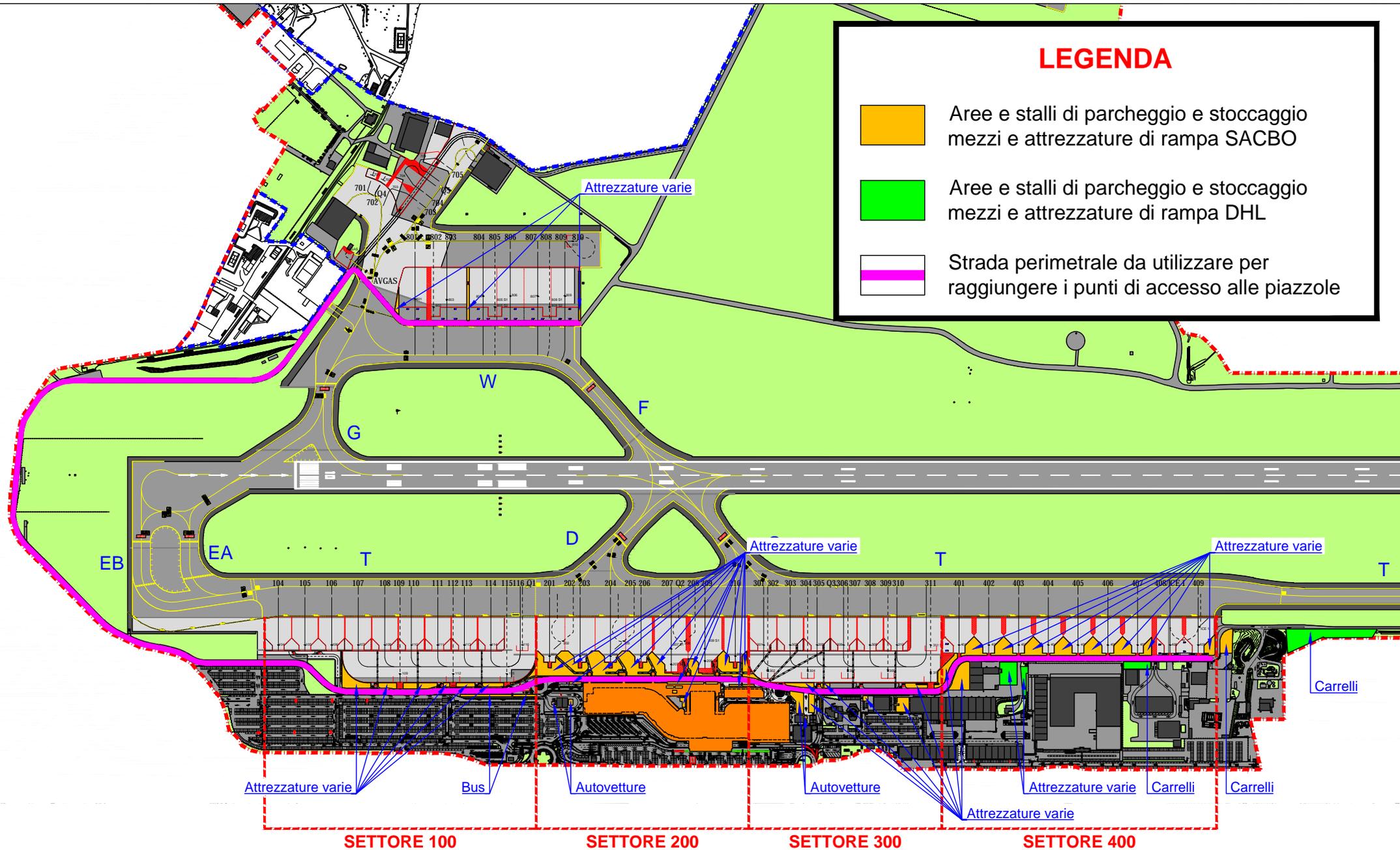
No.	Date	ANNEX

Intenzionalmente bianca

PARCHEGGIO E STOCCAGGIO DEI MEZZI DI RAMPA

LEGENDA

-  Aree e stalli di parcheggio e stoccaggio mezzi e attrezzature di rampa SACBO
-  Aree e stalli di parcheggio e stoccaggio mezzi e attrezzature di rampa DHL
-  Strada perimetrale da utilizzare per raggiungere i punti di accesso alle piazzole



GROUND SAFETY REPORT

Inviare a:
e-mail: safety@sacbo.it
fax: +39 035 326328

Riferimento GSR

OVS ORA IFV
ENAV CNA Other
N. _____

SACBO SI RENDE GARANTE CHE LE INFORMAZIONI RISERVATE RACCOLTE NON AVRANNO COME SCOPO LA RICERCA DI RESPONSABILITA' PERSONALI, MA ESCLUSIVAMENTE QUELLO DELL'INDIVIDUAZIONE DELLE CAUSE E DELLA DINAMICA DEGLI EVENTI SEGNALATI, AL FINE DI UNA EFFICACE FUTURA PREVENZIONE

1 AREA

<input type="checkbox"/> INFRASTRUTTURE	<input type="checkbox"/> PISTE/VIE DI RULLAGGIO	<input type="checkbox"/> PRESENZA/IMPATTO VOLATILI O ANIMALI
<input type="checkbox"/> PIAZZALE	<input type="checkbox"/> ASSISTENZA AA/MM	<input type="checkbox"/> PRESENZA VOLATILI/ANIMALI
<input type="checkbox"/> ALTRO	<input type="checkbox"/> PERIMETRALE	<input type="checkbox"/> RIPORTATO IMPATTO
Dimensioni		Numero di Volatili o Animali
<input type="checkbox"/> Piccole		Tipo di Volatili o Animali
<input type="checkbox"/> Medie		Note
<input type="checkbox"/> Grandi		

2 LUOGO E DATA

Data:	Ora (locale)	Pista:	TWY:	Piazzale:	Gate:	Altro:
-------	--------------	--------	------	-----------	-------	--------

3 AEROMOBILI E DATI VEL VOLO

<input type="checkbox"/> Volo Passeggeri (TOB	<input type="checkbox"/> Cargo	<input type="checkbox"/> Ferry	<input type="checkbox"/> Addestramento	<input type="checkbox"/> Aviaz. Generale	
Numero Volo	Tipo A/M	Marche A/M	Da	A	Comandante

3a ATTREZZATURA / EQUIPAGGIAMENTO

Veicolo / Attrezzatura	Targa / Codice Id.	Società	Note
------------------------	--------------------	---------	------

4 CONDIZIONI METEO

Vento	VIS/RVR	Temperatura	Pioggia <input type="checkbox"/>	Nebbia <input type="checkbox"/>	Ghiaccio <input type="checkbox"/>
..... °	..... kts	.....	Neve <input type="checkbox"/>	Grandine <input type="checkbox"/>	Temporale <input type="checkbox"/>

5 CAUSA DELL'EVENTO

<input type="checkbox"/> FOD	<input type="checkbox"/> Condizioni Meteo	<input type="checkbox"/> Push-Back
<input type="checkbox"/> Ispezioni	<input type="checkbox"/> Fattori Umani	<input type="checkbox"/> Marshalling
<input type="checkbox"/> Procedure Operative	<input type="checkbox"/> De-ice/De-snowing	<input type="checkbox"/> Pilot-check
<input type="checkbox"/> NOTAM / Comunicazioni	<input type="checkbox"/> Bilanciamento e Centraggio	<input type="checkbox"/> Pontile d'Imbarco
<input type="checkbox"/> Incursioni in pista/vie di rullaggio	<input type="checkbox"/> Carico e Scarico Bagagli/Merce ecc.	<input type="checkbox"/> Allocazione Stand
<input type="checkbox"/> Mancata Precedenza	<input type="checkbox"/> Rifornimento Carburante	<input type="checkbox"/> Jet Blast
<input type="checkbox"/> Procedure di Manutenzione	<input type="checkbox"/> Catering	<input type="checkbox"/> Manovra A/M al Suolo
<input type="checkbox"/> DGR (Merci Pericolose)	<input type="checkbox"/> Segnaletica	<input type="checkbox"/> Imbarco / Sbarco
<input type="checkbox"/> Attrezzature	<input type="checkbox"/> Altro	

6 CONSEGUENZE (se conosciute)

Volo	<input type="checkbox"/> Decollo Abortito	<input type="checkbox"/> Dirottamento	<input type="checkbox"/> Ritardo
	<input type="checkbox"/> Emergenza Dichiarata	<input type="checkbox"/> Evacuazione	<input type="checkbox"/> Altro:
	<input type="checkbox"/> Ritorno al Parcheggio	<input type="checkbox"/> Cancellazione	
Infrastrutture / Attrezzature	<input type="checkbox"/> Capacità Ridotta	<input type="checkbox"/> Danni Leggeri	<input type="checkbox"/> Nessun Danno
	<input type="checkbox"/> Chiusura	<input type="checkbox"/> Distrutto	
Danni all'Aeromobile	<input type="checkbox"/> Distrutto	<input type="checkbox"/> Danni Ingenti	<input type="checkbox"/> Nessun Danno
	<input type="checkbox"/> Lievemente Danneggiato		
Allegati	<input type="checkbox"/> Fotografie	<input type="checkbox"/> Altro:	

Danni alle Persone	Descrizione dell'Evento
Pax <input type="checkbox"/> n.	
Staff <input type="checkbox"/> n.	
Altro <input type="checkbox"/> n.	
Morti <input type="checkbox"/> n.	
Compilato da:	

(non scrivere sotto questa linea)

Data	Codice d'Inserimento	Firma
<input type="checkbox"/> E-MOR	N. Inviato via <input type="checkbox"/> e-mail <input type="checkbox"/> SDS	Data
		Firma Safety Manager

GROUND SAFETY REPORT

To be submitted to:
 e-mail: safety@sacbo.it
 fax: +39 035 326328

GSR Reference

OVS ORA IFV
 ENAV CNA Other
 N.

SACBO ASSURES THAT REPORTING INFORMATION WILL NOT BE USED AGAINST REPORTERS BUT ONLY TO IDENTIFY THE CAUSE TO PERMIT EFFICIENT FUTURE PREVENTION

1 AREA

<input type="checkbox"/> FACILITIES	<input type="checkbox"/> RUNWAY / TAXIWAY	<input type="checkbox"/> BIRD ANIMAL STRIKE
<input type="checkbox"/> APRON	<input type="checkbox"/> OPERATIONAL & HANDLING	<input type="checkbox"/> BIRD/ANIMAL SEEN
<input type="checkbox"/> OTHER	<input type="checkbox"/> SERVICE ROAD	<input type="checkbox"/> STRIKE REPORTED
		Dimensions
		Number of Birds / Animals
		Type of Bird / Animal
		Notes

2 LOCATION & DATE

Date:/...../..... Local Time: RWY: TWY: Apron: Gate: Other:

3 AIRCRAFT & FLIGHT DATA

Passenger Flight (TOB) Cargo Flight Ferry Flight Training Flight General Aviation

Flight Number	A/C type	A/C Reg	From	To	CPT
.....

3a GROUND EQUIPMENTS

Vehicle/Equipment	ID. NUMBER	COMPANY	Notes
.....

4 WEATHER CONDITION

Wind	VIS/RVR	Temperature	Rain <input type="checkbox"/>	Fog <input type="checkbox"/>	Ice <input type="checkbox"/>
..... degree	..... kts	.....	Snow <input type="checkbox"/>	Hail <input type="checkbox"/>	TS <input type="checkbox"/>

5 CAUSES OF EVENT

<input type="checkbox"/> FOD	<input type="checkbox"/> Weather cond.	<input type="checkbox"/> Push-Back
<input type="checkbox"/> Inspections	<input type="checkbox"/> Human Factor	<input type="checkbox"/> Marshalling
<input type="checkbox"/> Operational procedures	<input type="checkbox"/> De-ice/De-snowing	<input type="checkbox"/> Pilot-check
<input type="checkbox"/> NOTAM / Communications	<input type="checkbox"/> Mass & Balance	<input type="checkbox"/> Loading bridge
<input type="checkbox"/> RWY/TWY Incursion	<input type="checkbox"/> Load/Unload bags/freight	<input type="checkbox"/> Stand allocation
<input type="checkbox"/> Missed right of way	<input type="checkbox"/> Refueling	<input type="checkbox"/> Jet Blast
<input type="checkbox"/> Maintenance procedures	<input type="checkbox"/> Catering	<input type="checkbox"/> ACFT ground manoeuv.
<input type="checkbox"/> DGR	<input type="checkbox"/> Markings/Signs	<input type="checkbox"/> Boarding
<input type="checkbox"/> Ground equipment	<input type="checkbox"/> Other:	

6 CONSEQUENCES (if known)

Flight	<input type="checkbox"/> Rejected Take-Off	<input type="checkbox"/> Flight Diversion	<input type="checkbox"/> Delay
	<input type="checkbox"/> Declared Emergency	<input type="checkbox"/> Evacuation	<input type="checkbox"/> Other:
	<input type="checkbox"/> Return to Stand	<input type="checkbox"/> Flight Canx	
Infrastructures / Equipments	<input type="checkbox"/> Reduced availability	<input type="checkbox"/> Lightly Damaged	<input type="checkbox"/> No Damage
	<input type="checkbox"/> Closed	<input type="checkbox"/> Destroyed/Total Loss	
Aircraft damage	<input type="checkbox"/> Destroyed/Total Loss	<input type="checkbox"/> Substantially Damaged	<input type="checkbox"/> No Damage
	<input type="checkbox"/> Lightly Damaged		
Attachments	<input type="checkbox"/> Photo	<input type="checkbox"/> Other:	

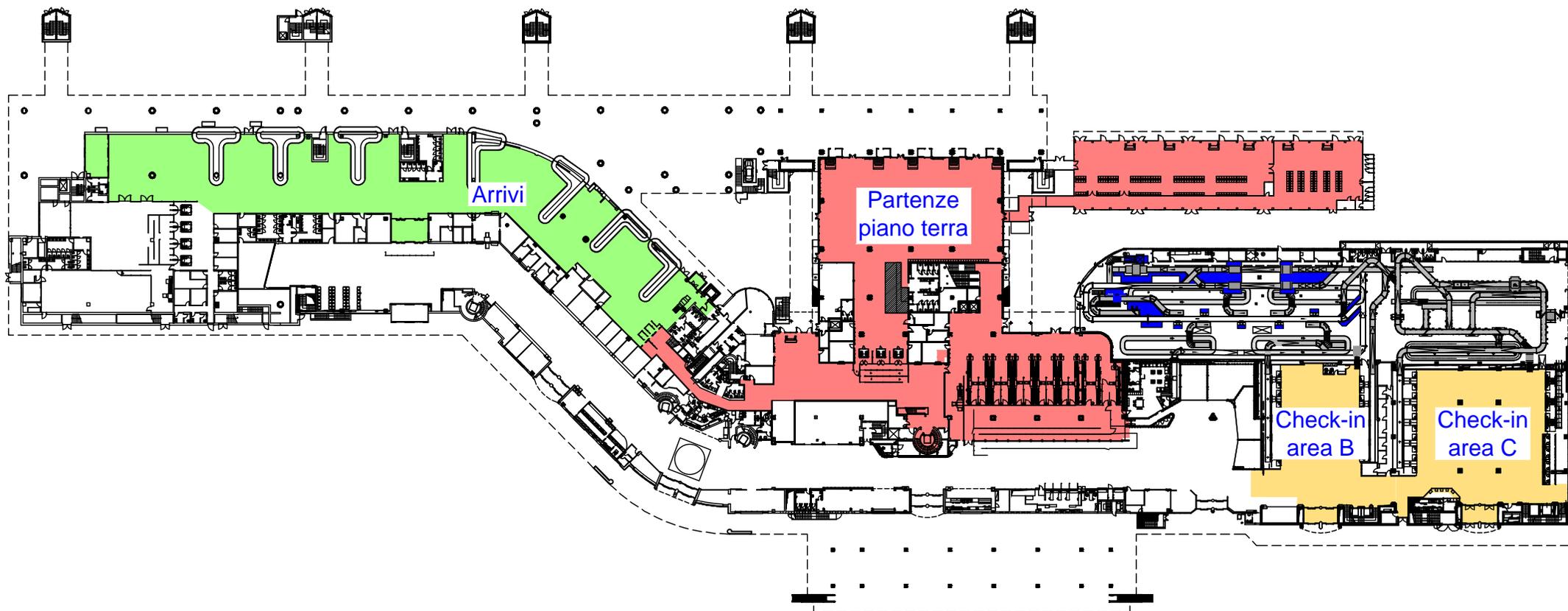
Injuries to person(s) EVENT DESCRIPTION

Pax <input type="checkbox"/> n.	EVENT DESCRIPTION
Staff <input type="checkbox"/> n.	
Other <input type="checkbox"/> n.	
Dead <input type="checkbox"/> n.	
Filed by :	

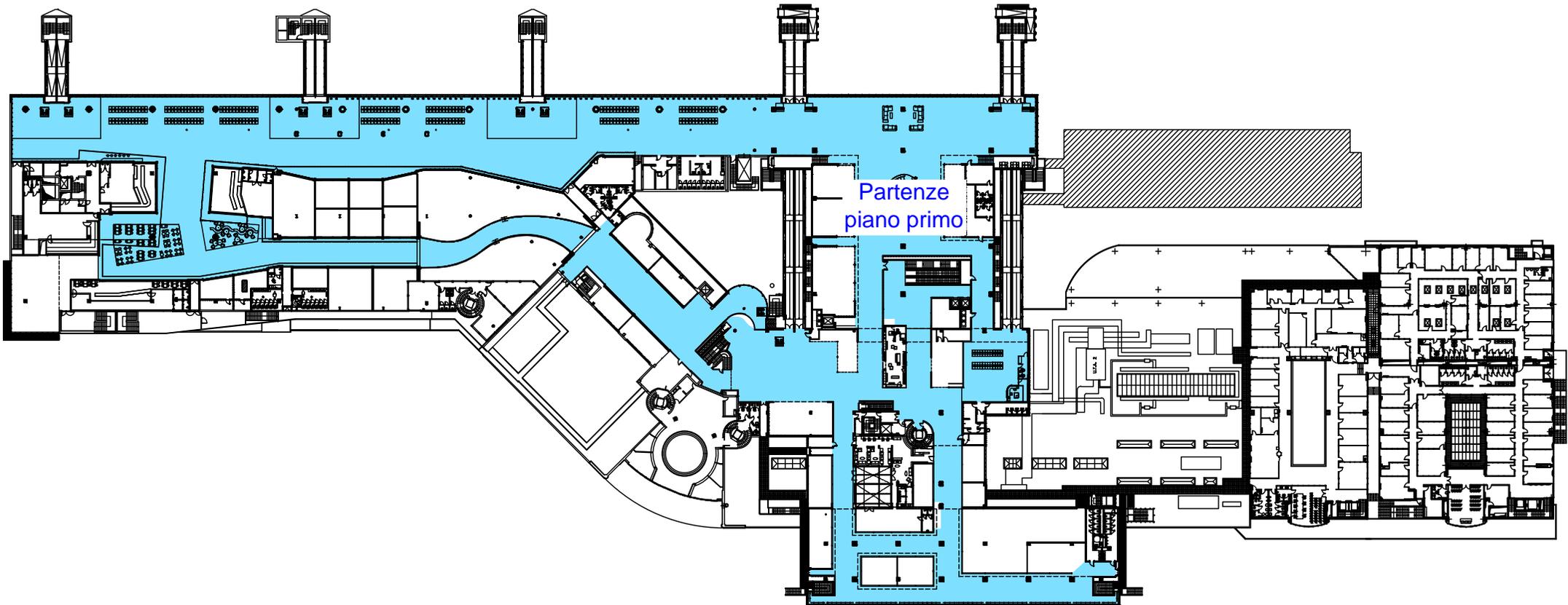
(do not write under this line)

Date	Insertion Code	Signature
<input type="checkbox"/> E-MOR	N.	Sent by: <input type="checkbox"/> e-mail <input type="checkbox"/> SDS Date
		Safety Manager Signature

PLANIMETRIA AEROSTAZIONE PASSEGGERI PIANO TERRA



PLANIMETRIA AEROSTAZIONE PASSEGGERI PIANO PRIMO



PLANIMETRIA AEROSTAZIONE PASSEGGERI PIANO SECONDO

Ufficio COS
piano secondo

