



Aeroporto Leonardo Da Vinci – Fiumicino

E-15 - DISPOSIZIONI DI SAFETY

SAFETY DISPOSITIONS

VOLUME 6 – Equipaggi di Volo *CREW*

6.0.	REGISTRO REVISIONI VOLUME 6	4
6.1.	RIFERIMENTI NORMATIVI (<i>NORMATIVE REFERENCES</i>)	4
6.2.	DISPOSIZIONI SPECIFICHE PER LO SCALO (<i>FCO AIRPORT DETAILED DISPOSITIONS</i>)	6
6.3.	SEGNALAZIONI DI SAFETY (<i>SAFETY REPORTING</i>).....	7
6.4.	GENERAL AVIATION	8
6.5.	TRIAL TRIPLE ONE FCO.....	10

6.0. REGISTRO REVISIONI VOLUME 6

Revisione	Data Emissione	Data Effettività	Sezione e Capitolo revisionati	Pagina	Descrizione sommaria della revisione
0	01/03/2019	21/03/2019	Intero Volume	/	- Prima emissione
1	01/09/2022	01/09/2022	6.1.1, 6.1.3	/	- Integrazione Disposizioni di Safety: • E-15-002-2022
2	30/04/2025	30/04/2025	6.4, 6.5	/	- Aggiornamento logo ADR - Integrazione Disposizioni di Safety: • E-15-06-2024 • E-15-001-2025 - Par. 6.4.1: Aggiornati gli orari di accettazione General Aviation su FCO

6.1. RIFERIMENTI NORMATIVI (NORMATIVE REFERENCES)

6.1.1 Ciascun Operatore dovrà svolgere la propria attività sullo scalo di Fiumicino nel pieno rispetto di tutta la Normativa comunitaria e nazionale vigente e futura e comprensiva di tutti i riferimenti normativi elencati nel Volume 1 del presente Documento.

Nota: in particolare: le operazioni di un aeromobile nell'area di movimento di un aeroporto devono essere effettuate nel rispetto delle regole generali, delle disposizioni locali applicabili contenute nel Regolamento Regulation (EU) No 923/2012 e SMI, comprese relative AMCs;

Each Airline Operator must carry out his activity at Fiumicino Airport in compliance with current applicable legislation (national and international), including all the normative references listed in Volume 1 of this document.

Note: in particular, the operations of an aircraft in the aerodromes movement area must be carried out in compliance with the general rules, with the applicable local provisions contained in Regulation (EU) Regulation no. 923/2012 and subsequent updates, including related AMCs;

6.1.2 In Italia è in vigore l'Aeronautical Information Publications (AIP-Italia) e parti del cosiddetto "Integrated Aeronautical Information Package" prodotti da ENAV - Servizio

Informazioni Aeronautiche (AIS), in accordo con la normativa nazionale e internazionale applicabile che fornisce al Personale Navigante le informazioni necessarie all'utilizzo sicuro dello scalo.

In accordance with the applicable national and international regulations, all necessary information for Pilots for the safe use of the aerodromes are issue by ENAV and available on:

- *The Aeronautical Information Publications (AIP-Italy) and,*
- *"Integrated Aeronautical Information Package" - Aeronautical Information Service (AIS).*

6.1.3 Tutti gli aeromobili in rullaggio o trainati* sull'area di movimento di un aeroporto devono accendere luci anticollisione dirette ad attrarre l'attenzione sull'aeromobile, nonché;

* salvo casi eccezionali con aeromobili in manutenzione e alimentazione luce anticollisione U/S

tutti gli aeromobili sull'area di movimento di un aeroporto, con motori in funzione, devono mantenere accese luci anticollisione accese che indichino questo fatto.

All aircraft taxiing or being towed on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to attract attention to the aircraft; and*

**except in cases with aircraft under maintenance and anti-collision light U/S.*

All aircraft on the movement area of an aerodrome whose engines are running shall display lights which indicate that fact.

6.1.4 Le procedure cui adeguarsi per l'ingresso e uscita in sicurezza dalle aree tecniche è disciplinata nella "Lettera Operazioni - Ordinato Movimento di aeromobili, mezzi e persone sui piazzali – Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 14".

The procedures for safe entry and exit from the technical areas are detailed in the "Operations Letter - Ordered Movement of Aircraft, Vehicles and People on Apron - Aerodromes Manual Part E Section 14".

6.1.5 Per il rifornimento degli aeromobili si rimanda al Volume 3 del presente documento e al Manuale di Aeroporto Parte E Sezione 15 MOV18.

For aircraft refuelling, refer to Volume 3 of this document and the Aerodromes Manual Part E Section 15 MOV18.

6.2. DISPOSIZIONI SPECIFICHE PER LO SCALO (FCO AIRPORT **DETAILED DISPOSITIONS)**

6.2.1 All'interno dell'Area Apron (vedere AD 2 LIRF 2-9) è prescritto il rullaggio con precauzione a causa dei mezzi di rampa in movimento.

It is prescribed to taxi with caution inside the Apron Area (see AD 2 LIRF 2-9), due to ramp vehicles in movement.

6.2.2 Rullaggio con cautela è richiesto altresì nell'area in prossimità dell'intersezione della TWY D con l'apron TWY NG a causa della presenza di una stazione dei vigili del fuoco che riduce la visibilità.

Taxi with caution on area in proximity of intersection TWY D and apron TWY NG due to presence of fire station building reducing visibility).

6.2.3 Con RVR inferiore a 400 m su uno qualsiasi dei trasmissometri disponibili l'assistenza del follow-me sarà assicurata su richiesta del pilota.

If the RVR on any of the transmissometer available is less than 400 m, the follow-me assistance will be provided on pilot's request.

6.2.4 Con RVR inferiore a 150 m su uno qualsiasi dei trasmissometri disponibili l'assistenza del follow-me è obbligatoria.

If the RVR on any of the transmissometer available is less than 150 m, the follow-me assistance is compulsory.

6.2.5 L'accensione del motore al minimo, per prova componenti o APU inoperativo, può essere effettuata, limitatamente ad uno alla volta e per non più di cinque minuti, su

tutte le piazzole, ad eccezione di quelle i cui numeri vanno da 101 a 105, da 402 a 432, da 501 a 528, da 601 a 614, da 701 a 711, 801 e da 804 a 807 per le quali deve essere ottenuta preventiva autorizzazione da parte del personale responsabile della società ADR attraverso la frequenza di compagnia.

The idling engine ignition for components or APU inoperative test, limited to one at a time and for no more than 5 minutes, can be performed on all stands with the exception of 101 to 105, 402 to 432, 501 to 528, 601 to 614, 701 to 711, 801 and 804 to 807, for which prior authorization must be obtained through company frequency from the managing body of ADR at Fiumicino aerodrome.

6.3. SEGNALAZIONI DI SAFETY (SAFETY REPORTING)

6.3.1 Al fine di favorire una efficace valutazione dei rischi, si raccomanda agli SMS dei Vettori di comunicare al Safety & Compliance Monitoring ADR ogni evento **Ground** che abbia o avrebbe potuto mettere a rischio la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi occupanti, tramite:

- inoltro "Air Safety Report" a sms@adr.it o
- compilazione GSR ADR (rif. Volume 1 del presente Documento),

Il trattamento dei dati forniti sarà eseguito in accordo al protocollo di confidenzialità previsto dal Reg. (EU) 376/2014.

In order to perform an effective risk assessment, it is recommended that Airline Operator SMS communicate to the ADR Safety & Compliance Monitoring every Ground event that has or could have generated a safety risk for the aircraft and its occupants, through:

- *Sharing of Air Safety Report with sms@adr.it*
- *Compilation of ADR Ground Safety Report (ref. Volume 1 of this document),*

All data will be processed in compliance to the confidentiality rules provided by Reg. (EU) 376/2014.

6.4. GENERAL AVIATION

Oltre quanto previsto da tutti i paragrafi precedenti per i voli General Aviation si prescrive quanto segue. Per ulteriori informazioni specifiche si rimanda al pilot briefing pubblicato sul sito ADR: www.adr.it/bsn-runway-safety-apron-safety#Aviazione_Generale

In addition to all the above paragraphs for General Aviation flights, the following requirements are also prescribed. For further specific information, please refer to the pilot briefing published on the ADR website: www.adr.it/bsn-runway-safety-apron-safety#Aviazione_Generale

6.4.1 I voli dell'Aviazione Generale, compresi gli aerotaxi, sono consentiti:

- a) In fascia oraria notturna HR 2200-0500 (2100-0400)* i voli dell'Aviazione Generale, compresi gli aerotaxi, sono consentiti senza possibilità di sosta dopo tale orario.
- b) In fascia oraria diurna HR 0500-2200 (0400-2100)* i voli dell'Aviazione Generale, compresi gli aerotaxi, sono consentiti solo in caso di PPR negato sullo scalo di CIA e alle seguenti condizioni:
 - Non sono consentiti arrivi nelle fasce orarie 0800-1030 (0700-0930)* e 1130-1330 (1030-1230)*.
 - È consentita una sosta massima di 12 ore e in accordo alla capacità residua delle piazzole disponibili per aviazione generale utilizzabili esclusivamente con push-back.

(ref. Aeronautical Information Publication - LIRF AD 2.20 par 7)

*orari: utc ora solare (utc ora legale).

General Aviation flights, including air taxis, are allowed:

- a) *During nighttime HR 2200-0500 (2100-0400)* General Aviation flights, including air-taxi, are allowed with no possibility to stop beyond that time slot.*
- b) *During daytime HR 0500-2200 (0400-2100)* General Aviation flights, including air-taxi, are allowed only when CIA PPR is denied and under the following conditions:*
 - *Arrivals are not allowed in the time slot 0800-1030(0700-0930)* and 1130-1330 (1030-1230)*.*
 - *Maximum 12 hours stop is allowed and in accordance with the remaining capacity of available general aviation stands that must be used with push-back only.*

(ref. Aeronautical Information Publication - LIRF AD 2.20 par 7)

*Time: utc standard time (utc daylight saving time).

6.4.2 È obbligatoria la presenza del personale di handling durante le procedure di uscita aeromobile dallo stand assegnato per garantire la sicurezza delle operazioni.

The presence of handling personnel during aircraft exit procedures from the assigned stand is mandatory to ensure the safety of operations.

6.4.3 L'accensione del motore al minimo (idle), per prova componenti o APU inoperativo, può essere effettuata limitatamente ad uno alla volta e per non più di cinque minuti (ref. Aeronautical Information Publication - LIRF AD 2.22 par 2.3.2). La necessità di accensione deve essere comunicata ad ADR-Controllo Voli tramite il Ramp Agent; solo in assenza di contatto con il Controllo Voli, si dovrà informare ENAV-TWR che procederà ad inoltrare la richiesta ad ADR-Controllo Voli. L'accensione del motore al minimo (idle), può avvenire solo a valle dell'autorizzazione di ADR-Controllo Voli.

The idle engine ignition for components or APU inoperative test, can be performed limited to one at a time and for no more than 5 minutes (ref. Aeronautical Information Publication - LIRF AD 2.22 par 2.3.2). The need for power-on must be communicated to ADR- Flight Control via the Ramp Agent; only in the absence of contact with Flight Control, ENAV-TWR must be informed, which will proceed to forward the request to ADR- Flight Control. Engine starting at idle can only take place after authorisation by ADR-Flight Control.

6.4.4 Se l'aeromobile non è in grado di connettersi con i generatori di corrente o di condizionamento di cabina, oppure se la temperatura esterna è troppo elevata o troppo bassa, i piloti possono utilizzare l'APU per il tempo strettamente necessario e non più di 10 minuti prima del TOBT, previa comunicazione ad ADR-Controllo Voli tramite il Ramp Agent.

If an aircraft is not equipped with connections for electrical power or air conditioning, or (only for wide bodies) the outside temperature is too high or too low, pilots may use APU for the time strictly needed and no more than 10 minutes before TOBT, after notifying ADR-Flight Control via the Ramp Agent.

6.5. TRIAL TRIPLE ONE FCO

Sull'Aeroporto di Fiumicino è in corso un Trial sul concetto di Triple-One (una pista, una lingua, una frequenza) con l'obiettivo di migliorare la situational awareness sulle attività di ispezione svolte nelle piste di volo, al fine di permettere ai piloti che si avvicinano al decollo o all'atterraggio di conoscere lo stato di utilizzo della pista aumentando la Safety nello scalo.

A tale fine le ispezioni delle piste di volo vengono effettuate dal personale della sicurezza operativa in inglese sulla frequenza VHF associata alle operazioni della pista che si sta ispezionando.

Per svolgere tale attività il personale della sicurezza operativa è stato formato secondo il Reg.(UE)134/2014 per un livello minimo d'inglese pari ad ICAO livello 4

A Trial on the Triple-One concept (one runway, one language, one frequency) is ongoing at Fiumicino Airport with the goal of improving situational awareness on inspection activities carried out on runways, in order to allow pilots approaching takeoff or landing to know the status of runway use by increasing Safety on the airport.

For this purpose, runway inspections are conducted by operational safety personnel in English on the VHF frequency associated with the operations of the runway currently being inspected.

To conduct this activity, operational security personnel have been trained according to Reg.(EU)134/2014 for a minimum level of English equal to ICAO Level 4.