

## PROCEDURA MOVREC

Elaborato da		Verificato da	
PH Movimento		Safety Manager	
Approvato da	Accountable Manager		

Rev.	Agg.	Data	Descrizione
00	00	13/11/2017	Prima emissione

## INDICE

14.2.1 SCOPO.....	4
14.2.2 CAMPO DI APPLICAZIONE.....	4
14.2.3 RESPONSABILITA' .....	4
14.2.4 DESTINATARI.....	4
14.2.5 RIFERIMENTI NORMATIVI .....	4
14.2.6 PREMESSA.....	4
14.2.7 ASSEGNAZIONE PIAZZOLE DI SOSTA AEROMOBILI.....	4
14.2.8 DATI DI MOVIMENTO. REGISTRAZIONI.....	6
14.2.9 DATI DI CONFIGURAZIONE DI OCS N-AITEC.....	6
14.2.10 CERTIFICAZIONE ORARI E STAND.....	7
14.2.11 CONSULTAZIONE AUTHORITY .....	7

## 14.2 ASSEGNAZIONE PIAZZOLE DI SOSTA AEROMOBILI

RIFERIMENTI EASA	
ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE (AMC)	
AMC2 ADR.OR.D.035	Record Keeping
AMC3 ADR.OR.E.005	Aerodrome Manual
AMC1 ADR.OPS.A.015	Coordination Between aerodrome operators and providers of aeronautical information services

### **14.2.1 SCOPO**

Definire le modalità per la corretta registrazione dei movimenti degli aeromobili civili sull'aeroporto di Catania Fontanarossa.

### **14.2.2 CAMPO DI APPLICAZIONE**

Voli di linea, charter, aviazione generale, di Stato e militari che sostano (turn around) sull'Apron dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa.

### **14.2.3 RESPONSABILITA'**

PH MOV

### **14.2.4 DESTINATARI**

ENAV

ENAC DA

Handlers

### **14.2.5 RIFERIMENTI NORMATIVI**

Codice della Navigazione, Parte Aeronautica.

SAC, Regolamento di Scalo, ed. corr.

### **14.2.6 PREMESSA**

Ai sensi dell'art. 705 lett. e) del Codice della Navigazione, il Gestore Aeroportuale "sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con la Società 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"

### **14.2.7 ASSEGNAZIONE PIAZZOLE DI SOSTA AEROMOBILI**

Per quanto riguarda l'assegnazione degli stand agli aeromobili, AOS SAC provvede, mediante l'utilizzo di un software denominato "OCS" ad una preliminare assegnazione delle risorse

Sulla base dei parametri di coordinamento trasmessi da SAC al coordinatore unico italiano ASSOCLEARANCE, quest'ultimo trasmette su base stagionale (summer e winter) l'assegnazione delle bande orarie (SLOT) in base alle richieste dei diversi Vettori, tenuto conto dei parametri di coordinamento di cui sopra.

L'ufficio Apron, tenuto conto delle bande orarie assegnate, provvede ad una prima stesura generale della pianificazione degli stand per la stagione in corso e, a seguito di eventuali modifiche trasmesse giornalmente sia da Assoclearance che dal Vettore, degli accordi commerciali intrapresi

con gli stessi ed alle eventuali loro richieste di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco ( R.P.O.), provvede ad un successivo riallineamento della pianificazione stand (mediante l'utilizzo di Stand Allocation in cui vengono riportate le caratteristiche dimensionati di tutti gli stand, nonché la tipologia di aeromobili che può essere allocata), precedentemente stilata, utilizzando, per l'imputazione dei dati e per la comunicazione agli operatori aeroportuali, il sistema informatico di scalo "N-AITEC"

Le postazioni operative del servizio Apron, si suddividono in :

- Postazione Arrivi "Ordinato Movimento al Suolo"
- Postazione Partenze "Ordinato Movimento al Suolo"
- Postazione elaborazione Clearances

### **ARRIVI**

L'operatore Apron della postazione Arrivi verifica costantemente che l'assegnazione degli stand precedentemente elaborata sia adeguata in tempo reale allo scenario in atto, modificando se necessario la programmazione e comunicando la modifica alla TWR (per il tramite del software ADM) e agli Handler coinvolti.

Successivamente alla fase di atterraggio, l'operatore Apron controlla che la piazzola assegnata sia libera da mezzi ed operatori al fine di garantirne l'idoneità al parcheggio dell'aeromobile in arrivo e comunica immediatamente agli Handler l'assegnazione finale dell'aeromobile allo stand, per il tramite degli appositi software di gestione oppure, in attuazione di specifica contingenza, per il tramite di comunicazione fonetica. Una volta che l'aeromobile ha raggiunto lo stand assegnato, l'addetto agli Arrivi comunica immediatamente ad ENAV ( tramite il software ADM ), il raggiungimento dello status di " Aeromobile Bloccato " verificando, a tal fine, lo spegnimento dei motori, il bloccaggio del ruotino anteriore/posteriore, tramite l'inserimento dei "tacchi", lo spegnimento dell'Anticollision Light ed il corretto posizionamento dell'aeromobile sullo "stop point" di riferimento per la tipologia dell'Aeromobile allocato. Tutte le fasi che scandiscono l'arrivo dell'aeromobile (atterraggio e blocco c/o lo stand), vengono imputate sull'apposito sistema informatizzato. Inoltre l'addetto agli Arrivi coordina, con i relativi Enti e/o Operatori aeroportuali interessati, ogni eventuale altra esigenza di natura straordinaria (quali esempi non esaustivi si citano: richiesta intervento personale medico, richiesta di rifornimento con passeggeri a bordo o in imbarco/sbarco, fuoriuscite carburante etc.) al fine di garantire un'ottimizzazione del servizio reso sia in termini di sicurezza, sia in termini di utilizzo della risorsa infrastrutturale.

### **PARTENZE**

Per i tutti i voli che hanno ultimato le operazioni di handling, ricevuta la comunicazione di "Aeromobile chiuso" da parte del rampista, l'addetto Apron prima di imputare l'informativa sul software ADM (per la relativa comunicazione a TWR), verifica tramite il sistema TVCC l'effettivo raggiungimento dello status menzionato. A tal fine l'aeromobile dovrà presentarsi con tutte le

stive chiuse e il push-back connesso e tutti i mezzi di rampa e gli operatori aeroportuali preposti al servizio di handling dovranno sgomberare l'area ad eccezione del push-back e del rampista responsabile alla manovra. Verificato il raggiungimento dello status di Aeromobile Ready e tenuto conto di eventuali e temporanee limitazioni operative venutesi a determinare per lavori in corso su porzioni di Apron attigui allo stand interessato allo sblocco, l'addetto Apron si riserva di istruire il rampista (coordinandosi con ENAV) sulle eventuali procedure di sblocco da attuare per far fronte alla situazione di contingency. Tutte le fasi che contraddistinguono la fase finale di un volo (cioè sblocco e decollo), verranno anch'esse imputate sul relativo sistema informatico per consentire l'informazione agli Enti ed operatori interessati.

### **14.2.8 DATI DI MOVIMENTO. REGISTRAZIONI**

S.A.C. AOS è responsabile della registrazione degli orari di landing (atterraggio) blocco (ATA) presso lo stand assegnato, sblocco (ATD) dallo stand assegnato, take off (decollo) imputando i dati menzionati sul sistema informatico denominato "OCS" della N-aitec monitorando altresì in pieno coordinamento con Assoclearance, il rispetto delle assegnate bande orarie sull'aeroporto di CTA (aeroporto pienamente coordinato).

Per ogni decollo ed atterraggio AOS registra altresì i seguenti dati:

- Tipo aeromobile
- Marche di immatricolazione
- Tipo del volo (per tutti i voli militari e di G.A.), per i voli di linea/charter solo nel caso di chiusura del coordinatore unico Assoclearance
- Aeroporto di partenza e di destinazione (per tutti i voli militari e di G.A.), per i voli di linea/charter solo nel caso di chiusura del coordinatore unico Assoclearance
- Ora (L.T.) di partenza/ora di arrivo in UTC
- Nome del vettore o del proprietario o dell'esercente (per tutti i voli militari e di G.A.) per i voli di linea/charter solo nel caso di chiusura del coordinatore unico Assoclearance;
- Numero delle persone a bordo (passeggeri ed equipaggio) solo per i voli di G.A. tutte le volte in cui il dato è reso disponibile.

### **14.2.9 DATI DI CONFIGURAZIONE DI OCS N-AITEC**

Il Gestore è responsabile della completezza e correttezza dei dati di configurazione necessari a garantire il funzionamento dei dati del modulo clearance di OCS (trasmesse da Assoclearance) e del registro voli di OCS, entrambi moduli del sistema OCS N-aitec. La tabella seguente descrive le fonti e unità organizzative responsabili dei dati di configurazione.

ITEM	FONTE	Unità organizzativa Responsabile
Aeroporti	DOC ICAO	AOS-SAC
Handler	Analisi dati di traffico	Ufficio Analisi dati di traffico - SAC
Vettori	AOS-SAC	AOS-SAC
Qualifiche voli	Analisi dati di traffico	Ufficio Analisi dati di traffico - SAC
Tipo volo	Analisi dati di traffico	Ufficio Analisi dati di traffico - SAC
Configurazione A/M	Aviation register CD	AOS-SAC
Terminal	COS-SAC	COS-SAC
Banchi check in	COS-SAC	COS-SAC
Gate	COS-SAC	COS-SAC
Nastri bagagli	COS-SAC	COS-SAC
Stand	AOS-SAC	AOS-SAC

AOS è responsabile anche dei dati di configurazione dei “sistemi ottici di avvicinamento” (VDS), per gli stand dotati di tali impianti, ed in particolare deve essere garantita l’univocità del dato di configurazione tra la banca dati di OCS e la banca dati del sistema di gestione dei VDS.

### 14.2.10 CERTIFICAZIONE ORARI E STAND

S.A.C. AOS, dopo aver verificato la correttezza degli orari di blocco (ATA), sblocco (ATD) e dello stand presenti nel registro volo di OCS, effettua la certificazione del singolo volo seguendo gli steps previsti dal relativo software.

La mancata certificazione può essere causata generalmente da incoerenza di orari, di tipologia e/o registrazione a/m (tail number). In questo caso spetta a S.A.C. AOS sanare l’incoerenza.

**NOTA 1: Gli orari certificati da AOS-SAC sono gli unici dati di orario riconosciuti dal gestore di scalo. Al fine di garantire l’univocità dell’informazione, i COS dei vari Handler dovranno inserire nel loro sistema DCS gli orari effettivi letti da OCS. Questi orari sono inseriti dagli addetti dell’AOS-SAC contestualmente all’evento.**

**NOTA 2: Per quanto riguarda gli orari stimati (ETA,ETD), il vettore è responsabile della comunicazione immediata di eventuali variazioni dei suddetti orari.**

### 14.2.11 CONSULTAZIONE AUTHORITY

ENAC DA prende visione dei suddetti dati, organizzati su base statistica e funzionale (Clearance, Registro voli OCS e Registro informatico di scalo), in modalità ‘Live’ e statistica, attraverso le installate postazioni remote del citato sistema informatico di scalo OCS N-aitec.



Tipo di documento: **Procedura di Sistema**  
Titolo del documento: **MOVREC**

Codice Documento: PRMOV08 Emesso il 13/11/2017 Revisione 00 Aggiornamento 00

## **14.3 STAND ALLOCATION**

**MODSTA01**-STAND ALLOCATION WEST APRON

**MODSTA02**-STAND ALLOCATION MAIN APRON

**MODSTA03**-STAND ALLOCATION AREA PENTAGONO