

**SAC**aeroporto
di cataniaTipo di documento: **Procedura di Sistema**Titolo del documento: **Protezione da Jet Blast**

Codice Documento: PRMOV05 Emesso il 13/11/2017 Revisione 00 Aggiornamento 00

PROCEDURA PROTEZIONE DA JET BLAST

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

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

INDICE

15.1.1 SCOPO	4
15.1.2 CAMPO DI APPLICAZIONE.....	4
15.1.3 RESPONSABILITA'	4
15.1.4 DESTINATARI.....	4
15.1.5 RIFERIMENTI NORMATIVI	4
15.1.6 PREMESSA.....	4
15.1.7 PREVENZIONE DI EVENTI DA JET BLAST	5
15.1.8 FORMAZIONE PERSONALE AIRSIDE	5
15.1.9 SEGNALAZIONE DI SAFETY.....	6
15.1.10 ALLEGATI.....	6

15.1 PROTEZIONE DA JET BLAST

RIFERIMENTI EASA	
ACCETTABLE MEANS OF COMPLIANCE (AMC)	
AMC3 ADR.OR.E.005	Aerodrome Manual
AMC1 ADR.OPS.A.015	Coordination Between aerodrome operators and providers of aeronautical information service

15.1.1 SCOPO

Definire le valutazioni del Gestore atte a prevenire e mitigare i pericoli derivanti dal fenomeno del jet blast.

15.1.2 CAMPO DI APPLICAZIONE

La procedura si applica per le attività inerenti la progettazione di nuove infrastrutture utilizzate dagli aa/mm, per la valutazione di infrastrutture già esistenti da sottoporre a verifica, in tutti i lavori che vengono effettuati all'interno dell'area di movimento.

15.1.3 RESPONSABILITÀ

La responsabilità della redazione, dell'aggiornamento e della distribuzione della presente procedura è del Post Holder Area di Movimento.

15.1.4 DESTINATARI

Post Holder Manutenzione

Post Holder Progettazione Infrastrutture e Sistemi

Handlers

ENAV – C.A. Catania

15.1.5 RIFERIMENTI NORMATIVI

- a) Regolamento (UE) 139/2014
- b) *EASA Guidance Material*
- c) S.A.C. – Manuale di Aerodromo PARTE E – 14 "Gestione Piazzali"
- d) Allegato accordo quadro SAC-ENAV "Ordinato Movimento degli aeromobili mezzi e uomini sui piazzali" – Schema rilascio Push-Back
- e) Regolamento di Scalo S.A.C.

15.1.6 PREMESSA

I gas di scarico di un motore di un aeromobile a reazione, potendo raggiungere velocità superiori ai 50 Km/h, costituiscono un pericolo per persone e/o cose in relazione sia alla loro velocità che alle alte temperature che si possono raggiungere. Tali effetti (Jet Blast) dipendono dal tipo di motore e dal livello di potenza utilizzato dagli aeromobili nelle fasi di spinta. Inoltre, la velocità del flusso di scarico può essere altresì influenzata da particolari condizioni meteorologiche, come ad esempio la presenza del vento che si combina con il flusso dell'area dei motori.

Generalmente si considerano tre livelli di spinta dei motori:

- **Breakaway thrust** = spinta di messa in movimento, utilizzato dall'aeromobile per l'inizio delle fasi di rullaggio;
- **Idle thrust** = spinta minima, utilizzato dall'aeromobile per l'operazione di rullaggio
- **Take off thrust** = spinta di decollo utilizzato dall'aeromobile per il decollo.

15.1.7 PREVENZIONE DI EVENTI DA JET BLAST

Al fine di prevenire eventi incidentali, il Gestore ed Enav hanno individuato alcune azioni da applicare in tal senso, ed in dettaglio di seguito specificate.

a) Il controllore del traffico aereo:

- in caso di push-back multiplo, interpone la distanza pari a due piazzole durante la spinta contemporanea di più aeromobili, secondo i vincoli operativi riportati all'interno dello Schema rilascio Push-Back (Allegato - OL Ordinato Movimento degli aeromobili mezzi e uomini sui piazzali);

b) Il Gestore, per il tramite i servizi operativi verifica che:

- gli aeromobili si muovano dai parcheggi con regime motori di spunto, proseguendo con regime minimo (Idle) fino al completamento del percorso in testata pista
- la procedura di prova motori sia coordinata in relazione al regime di potenza da adottare
- qualora si rendesse necessario effettuare una prova motori, la stessa deve essere coordinata preventivamente con il servizio AOS (Apron Operations Service)

Inoltre:

Il servizio area di movimento, verifica mediante l'utilizzo di software specifico, l'effetto che il jet blast, generato da aeromobili nei tre regimi di potenza che possono verificarsi, determina su tutti i lavori che vengono effettuati all'interno dell'area di movimento.

Per evitare il rischio di essere investiti dal Jet Blast bisogna mantenere una distanza di sicurezza dall'aeromobile, pari rispettivamente, ad uno, due e tre aeromobili dello stesso tipo di quello da cui dobbiamo separarci in relazione al regime di potenza.

Parimenti agli effetti del Jet Blast, è ugualmente molto pericoloso il fenomeno di ingestione dei motori dalla parte anteriore, definito: Engine Intake. Per evitare il rischio di Engine Intake, bisogna mantenere una distanza dal motore che va da 3 a 7.5 m in relazione alla categoria ICAO di appartenenza.

15.1.8 FORMAZIONE PERSONALE AIRSIDE

L'argomento Jet Blast viene esplicitato nel corso "Airside Safety" la cui frequenza è obbligatoria per tutto il personale non scortato operante all'interno dell'Airside e durante i corsi per il conseguimento ed il rinnovo dell'ADC (Airside Driving Certificate).

All'interno del corso vengono focalizzate le misure preventive, procedurali ed operative di seguito riportate:

- obbligo di evitare di impegnare le Equipment Restriction Area (ERA) quando i motori sono accesi e di conseguenza le luci anticollisione sono attive.
- in considerazione della presenza di una viabilità veicolare passante a poppa degli aeromobili in sosta sugli aircraft stand dotati di finger, non è consentito il passaggio di mezzi ed equipaggiamenti dietro gli aeromobili, quando gli stessi hanno le luci anticollisione attive.
- rispetto delle aree ESA (Equipment Service Area) sugli stand e della relativa segnaletica da parte degli operatori.
- adottare tutte le precauzioni al fine di prevenire il rischio FOD.

15.1.9 SEGNALAZIONE DI SAFETY

Qualsiasi evento che abbia generato un pericolo derivante da jet blast, deve essere segnalato mediante modulo GSR che riporta tale voce nelle opzioni disponibili.

15.1.10 ALLEGATI