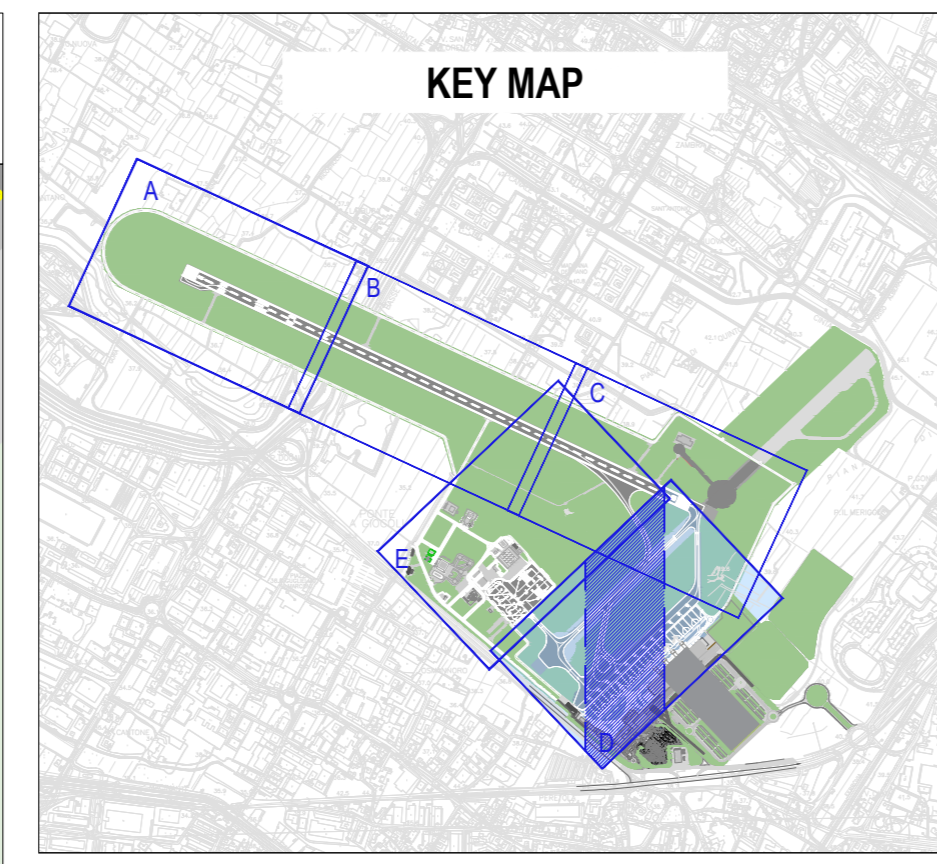


MANOVRA INGRESSO / USCITA: TWY C ↔ TWY H<sup>a</sup>

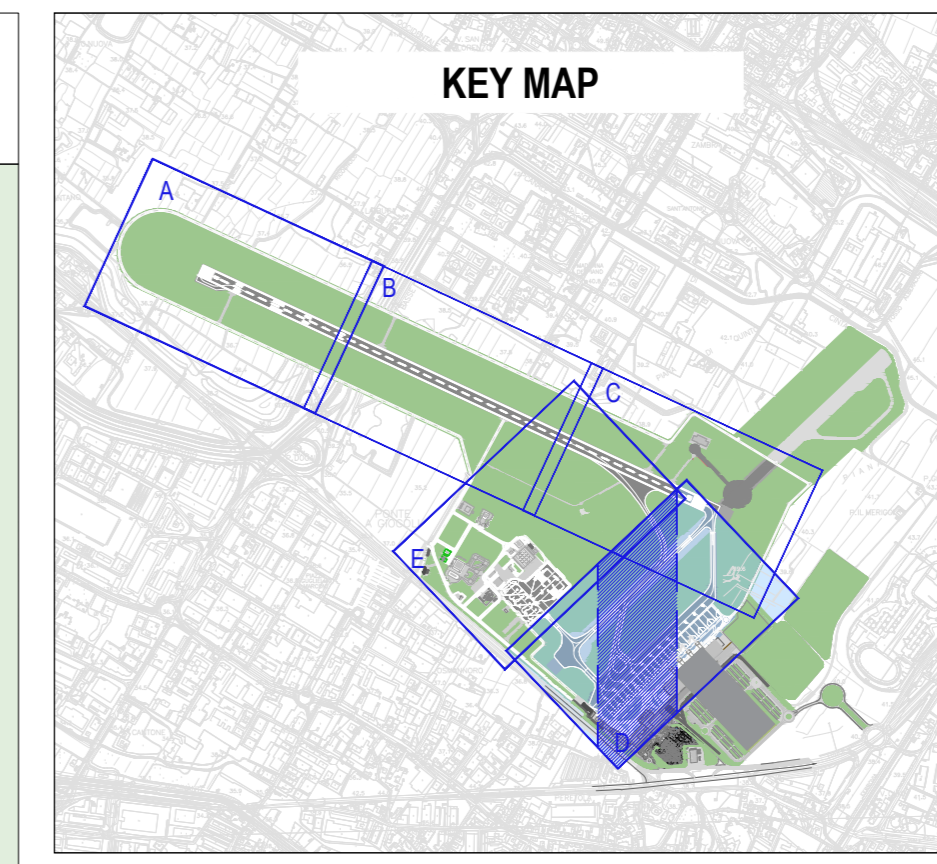
SCALA 1:1000



KEY MAP

MANOVRA INGRESSO / USCITA: TWY H ↔ TWY M<sup>b</sup>

SCALA 1:1000



KEY MAP

**NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

EASA Issue 6 - Certification Specifications and Guidance Material for Aerodrome Design (CS-ADR-DSN)

- CS ADR-DSN.D.240 per la definizione della Clearance richiesta per il bordo esterno del carrello principale (OMGWS) e il bordo della taxiway (pavimentazione portante delle taxiway)
  - CS ADR-DSN.D.245 per la definizione della larghezza della pavimentazione portante delle taxiway
  - CS ADR-DSN.D.250 per la definizione della larghezza della taxiway in curva
- In accordo allo spettro di traffico previsto, i raccordi saranno di codice C con wheelbase (distanza fra asse carrello anteriore e asse carrello posteriore) compresa tra 6 m e 9 m (non incluso). Per raccordi di codice C si prevede:
- Clearance richiesta per il bordo esterno del carrello principale pari a 3 m (CS ADR-DSN.D.240)
  - Larghezza minima fascia portante taxiway pari a 15 m (CS ADR-DSN.D.245)

**VERIFICA TRAIETTORIE AEROMOBILI E DEFINIZIONE DEI FILLET**

Per la verifica delle traiettorie degli aeromobili e la definizione dei fillet è stato utilizzato il software Aviplan Turn 4.0.3.74.

Per la definizione dei fillet sono stati considerati i seguenti aeromobili (Code C) facenti parte dello spettro di traffico di progetto di RWY 11-29 e ritenuti critici per via dell'ingombro in curva: A321 Neo, A320 Neo, B737 Max8, E195 E2, E195 STD. Nel presente elaborato sono rappresentati solamente quelli di volta in volta risultati critici per la manovra in oggetto.

Gli inviluppi di traiettorie utilizzati tengono in considerazione prevalentemente manovre bidirezionali anche per raccordi monodirezionali, così da favorire eventuali riconfigurazioni future o modifiche temporanee alla circolazione legate alla manutenzione delle infrastrutture. Le manovre degli aeromobili sono state eseguite con modalità cockpit sulla segnaletica orizzontale (manovra Cockpit Over Center Line markings, in accordo a CS ADR-DSN.D.250).

**CARATTERISTICHE AEROMOBILI CRITICI**

| A321 NEO                      |            | A320 NEO                      |            |
|-------------------------------|------------|-------------------------------|------------|
|                               |            |                               |            |
| EGADMGWS                      | 6.0-8.60 m | EGADMGWS                      | 6.0-8.60 m |
| EGADCSW meter                 | C          | EGADCSW meter                 | C          |
| Length carrier                | 44.01 m    | Length carrier                | 37.57 m    |
| Wingspan                      | 35.80 m    | Wingspan                      | 35.80 m    |
| Wheelbase                     | 18.00 m    | Wheelbase                     | 12.64 m    |
| Cockpit to main gear          | 15.66 m    | Cockpit to main gear          | 15.66 m    |
| Steering angle max            | 75.9 deg   | Steering angle max            | 75.0 deg   |
| (nose gear turning radius)    | 17.60 m    | (nose gear turning radius)    | 13.00 m    |
| Effective steering angle max: |            | Effective steering angle max: |            |
| - with symmetric thrust       | 71.8 deg   | - with asymmetric thrust      | 70.0 deg   |
| (nose gear turning radius)    | 17.81 m    | (nose gear turning radius)    | 13.41 m    |
| - with asymmetric thrust      | 73.1 deg   | - with asymmetric thrust      | 71.9 deg   |
| (nose gear turning radius)    | 17.66 m    | (nose gear turning radius)    | 13.30 m    |

**LEGENDA**

- PAVIMENTAZIONE PORTANTE
- SHOULDER
- PAVIMENTAZIONE RIGIDA APRON
- VIABILITA'
- AREE VERDI
- PAVIMENTAZIONE ESISTENTE

**NOTE**

- Nessun intervento sulle pavimentazioni richiesto in quanto il bordo portante di progetto ricade all'interno della pavimentazione portante della ex RWY 05-23
- Richiesto intervento sulle pavimentazioni in quanto il bordo portante di progetto risulta all'esterno del bordo portante della pavimentazione esistente. Il dettaglio nell'elaborato FLR-MPL-PSA-RWY5-022-0C-DE.
- Aeromobile critico tra quelli allocabili in Apron 200 e 300

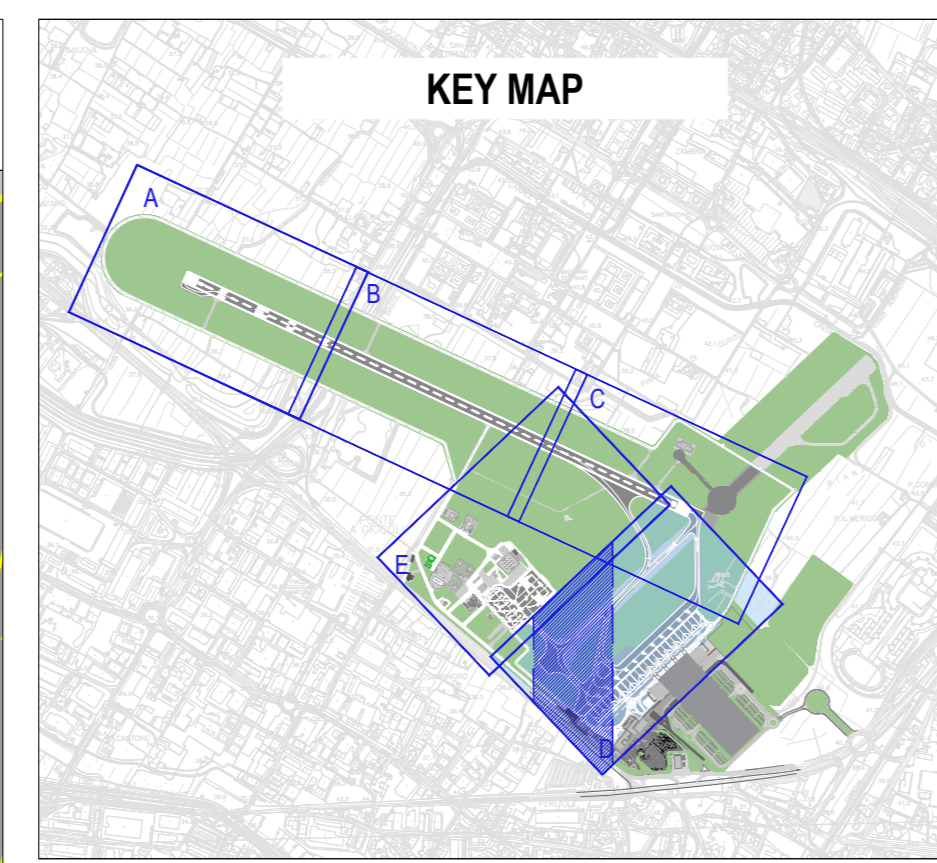
| REVISIONI | DESCRIZIONE                     | REVISIONI | DATA |
|-----------|---------------------------------|-----------|------|
| 00        | Emissione per procedura VIA-VAS | 01        |      |
| 01        |                                 | 02        |      |
| 02        |                                 | 03        |      |
| 03        |                                 | 04        |      |
| 04        |                                 | 05        |      |
| 05        |                                 | 06        |      |

|            |    |    |    |    |    |    |    |
|------------|----|----|----|----|----|----|----|
| REVISIONI  | 00 | 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 |
| VERIFICATO |    |    |    |    |    |    |    |
| APPROVATO  |    |    |    |    |    |    |    |

|   |    |        |     |
|---|----|--------|-----|
| 03/2024   | 00 | 1:1000 | PSA |
| AEROPORTO INTERNAZIONALE DI FIRENZE AMERIGO VESPUCCI  |    |        |     |
| PROGETTO REVIEW - PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE AL 2035  |    |        |     |
| INFRASTRUTTURE DI VOLO  |    |        |     |
| SCHEDE DI APPROFONDIMENTO PROGETTUALE AL LIVELLO MINIMO DI PROGETTO DI FATIBILITA' TECNICO ED ECONOMICA |    |        |     |

MANOVRA INGRESSO / USCITA: TWY C ↔ TWY F<sup>a</sup>

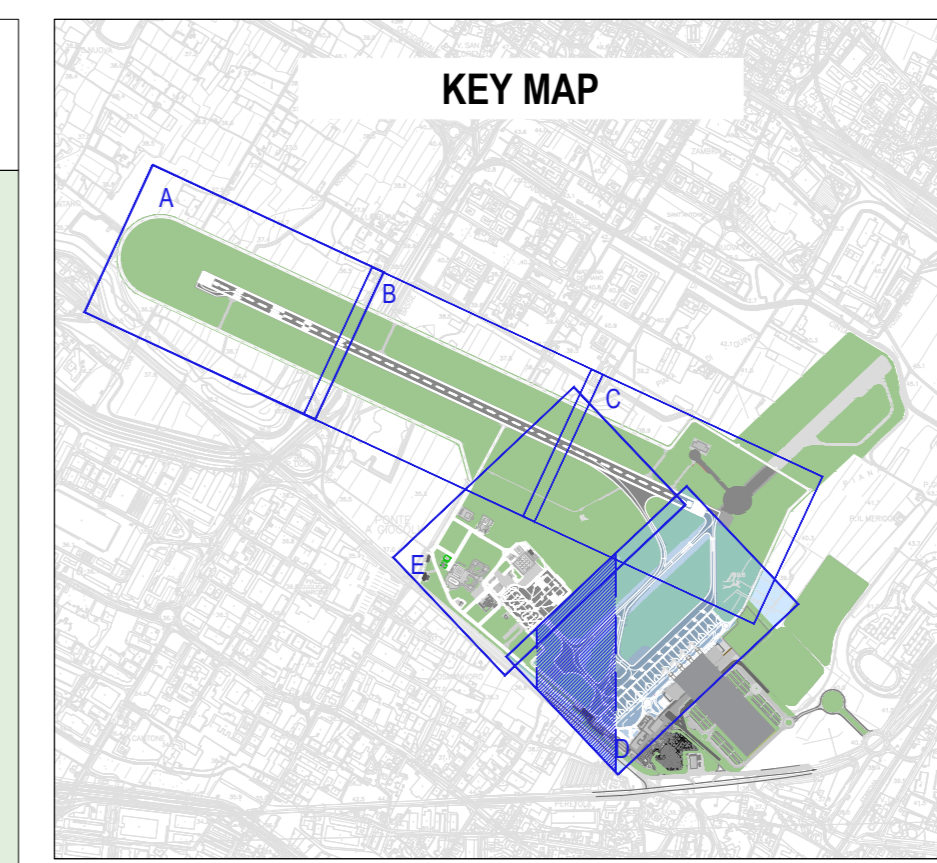
SCALA 1:1000



KEY MAP

MANOVRA INGRESSO / USCITA: TWY C ↔ TWY G<sup>b</sup>

SCALA 1:1000



KEY MAP

**Aeromobile critico**

- A321 NEO

**Aeromobili critici**

- A321 NEO
- E195 STD

**Aeromobile critico**

- A321 NEO

**Aeromobile critico<sup>b</sup>**

- A320 NEO