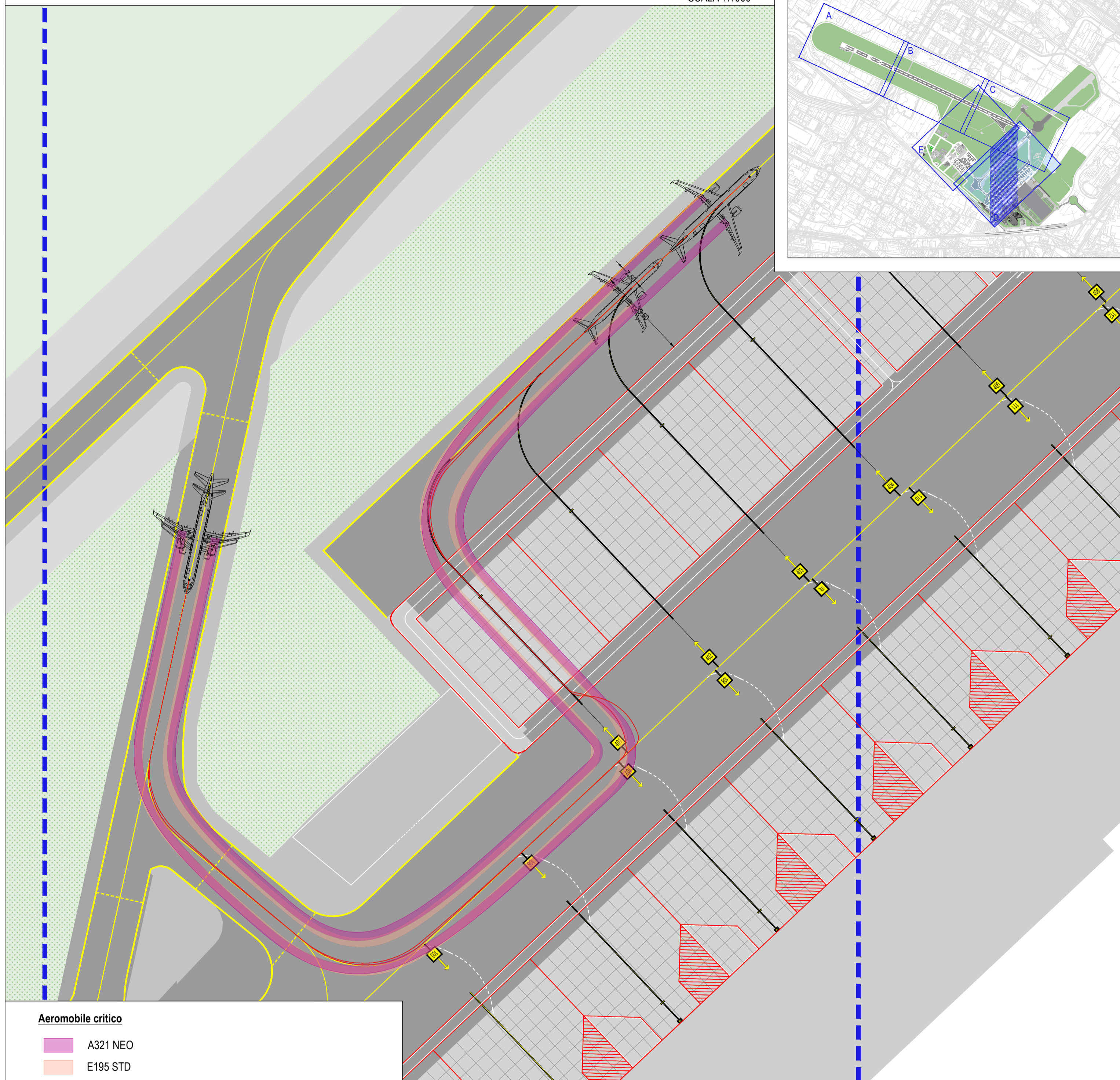
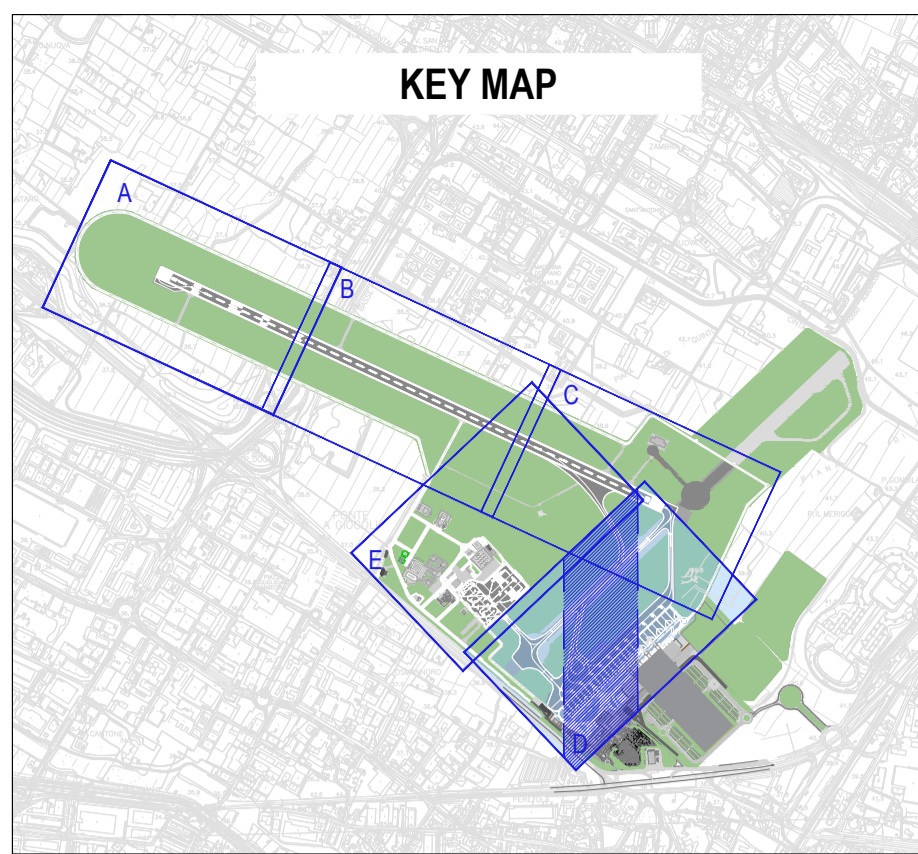


MANOVRA INGRESSO: TWY A → TWY B

SCALA 1:1000

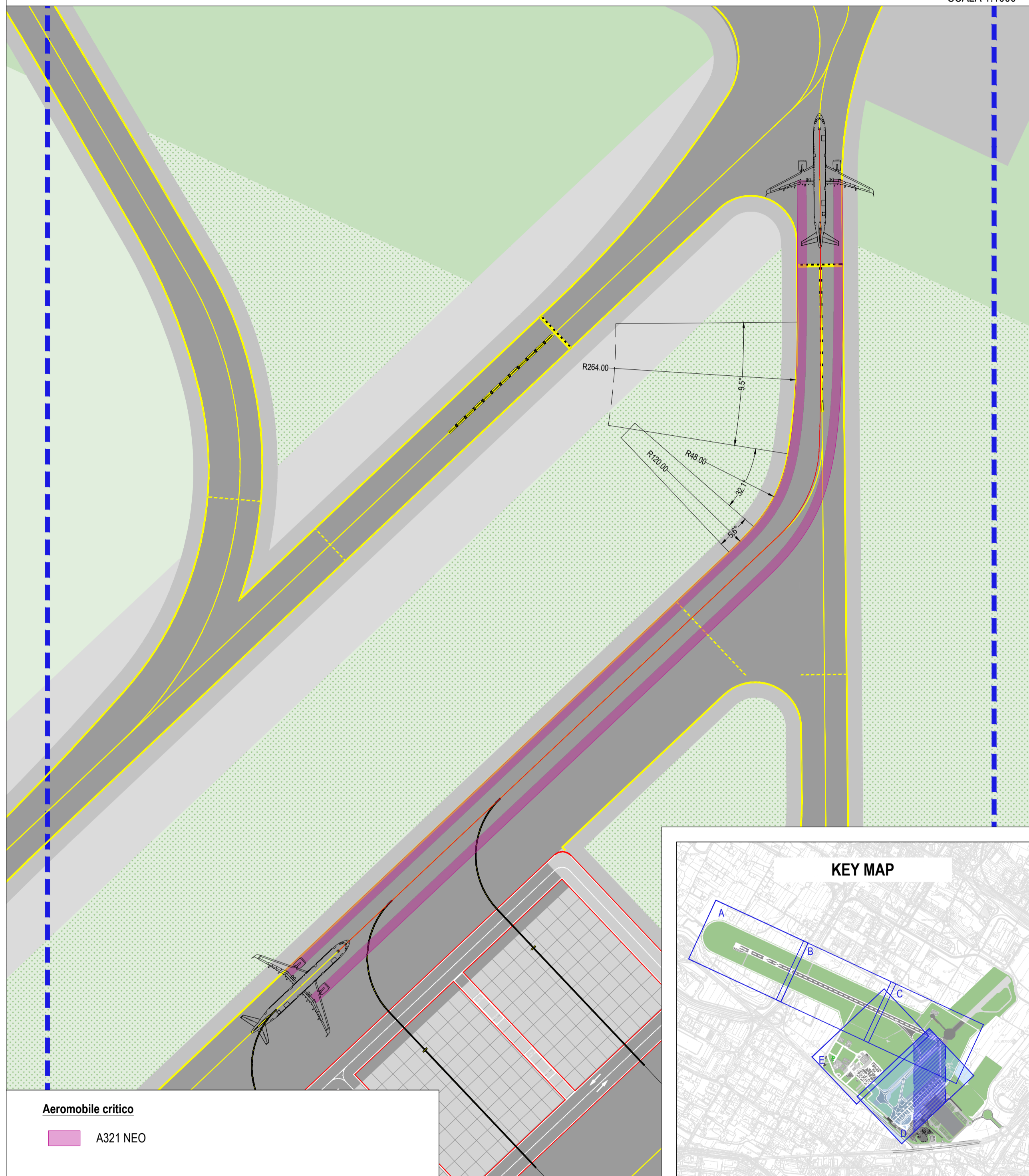
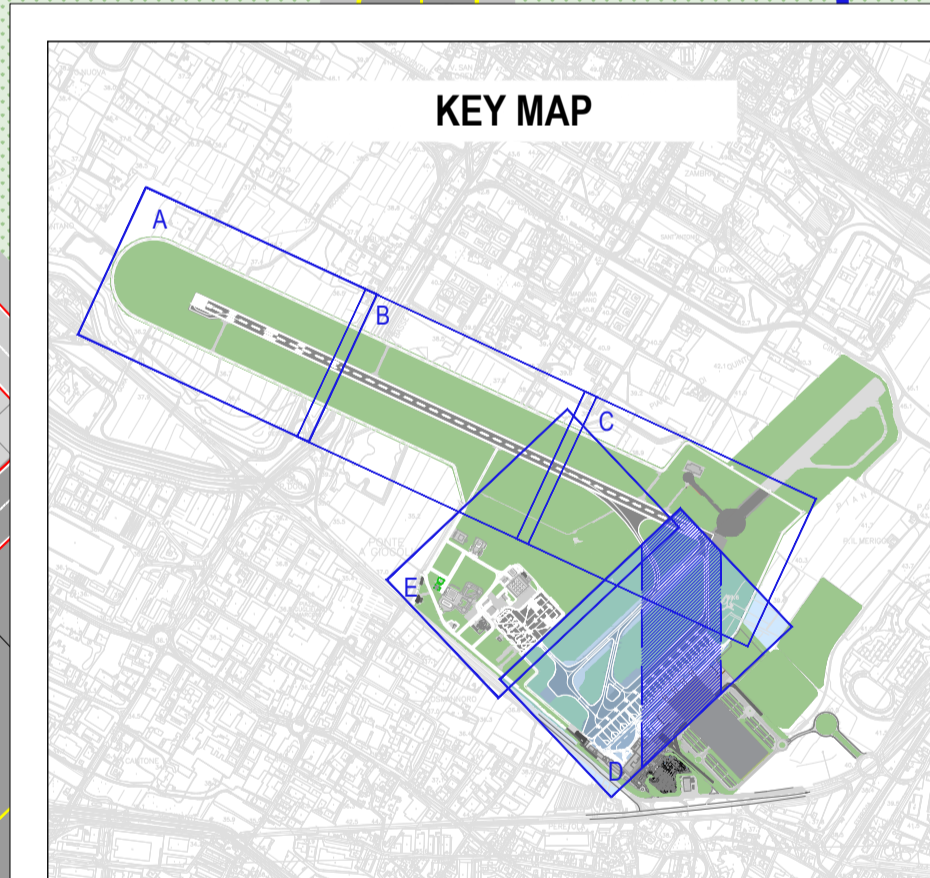


Aeromobile critico

- A321 NEO
- E195 STD

MANOVRA INGRESSO: TWY B → TWY A

SCALA 1:1000



Aeromobile critico

- A321 NEO

LEGENDA

- PAVIMENTAZIONE PORTANTE
- SHOULDER
- PAVIMENTAZIONE RIGIDA APRON
- VIABILITÀ
- AREE VERDI
- PAVIMENTAZIONE ESISTENTE

REV	DATA	DESCRIZIONE
00	03/2024	Emissione per procedura VIA-VAS
01		
02		
03		
04		
05		
06		

REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
MP/FAE	Ing. Stefano Lorenzini	Ing. Lorenzo Ferretti

Revisione	00	Scala	1:1000
Data Emissione	03/2024	Livello Progetto	PSA
Autore	FLUP/PSM/IN/008/CPL_2023/TWY B e A400 - Progg. Rec.		
Opera	2025 TWY B e A400 - Progg. Rec.		

SITO DI INTERESSE AEROPORTO INTERNAZIONALE DI FIRENZE AMERIGO VESPUCCI	OPERA PROJECT REVIEW - PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE AL 2035	TIPOLOGIA DOCUMENTO INFRASTRUTTURE DI VOLO	LIVELLO DI PROGETTO SCHEDE DI APPROFONDIMENTO PROGETTUALE A LIVELLO MINIMO DI PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA
--	---	--	--

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 delle taxiway (pavimentazione portante)
- 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 parti 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		E195 STD	
EASAOMGWS	6.0-8.99 m	EASAOMGWS	6.0-8.99 m
EASACode letter	C	EASACode letter	C
Length overall	44.51 m	Length overall	38.67 m
Wingspan	35.80 m	Wingspan	28.72 m
Wheelbase	16.90 m	Wheelbase	14.64 m
Cocpit to main gear	19.56 m	Cocpit to main gear	15.84 m
Steering angle, max.	75.0 deg	Steering angle, max.	76.0 deg
(Nose gear turning radius)	17.50 m	(Nose gear turning radius)	15.09 m
Effective steering angle, max.		Effective steering angle, max.	73.0 deg
- with symmetric thrust	71.6 deg	(Nose gear turning radius)	15.31 m
(Nose gear turning radius)	17.81 m		
- with asymmetric thrust	73.1 deg		
(Nose gear turning radius)	17.66 m		

COMITENTE PRINCIPALE
 Toscana Aeroporti

SUPPORTI SPECIALISTICI
 Toscana Aeroporti

ACCORDO DI INTERFERENZA
 Date: 15/05/2024

SUPPORTO SPECIALISTICO
 SUPPORTO ALLA PROGETTAZIONE PER L'ADDEBITAMENTO E LA GESTIONE DEL TRAFFICO AEREA

PROGETTISTA SPECIALISTICO
 Ing. Stefano Lorenzini