

PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE

MASTERPLAN

2018 - 2023



COMMITTENTE

Presidente
Accountable Manager
Responsabile Amministrazione Finanza e Controllo
Operational Manager (P.H. Aree Movimento e Terminal)
Safety & Compliance Monitoring Manager - Quality Manager
Project & Maintenance Manager (P.H. Progettazione e Manutenzione Infrastrutture e Sistemi)
Training Manager
Security Manager

So.Ge. A.P. Aeroporto di Parma - Società per la Gestione S.p.A.

Guido Dalla Rosa Prati
Friederich P. Wendler
Michele Orcesi
Gianfranco Bianchi
Pietro Taliento
Fabio Grande
Viviana Crippa
Gianfranco Bianchi

Accountable Manager

Friederich P. Wendler



Safety & Compliance Monitoring Manager Quality Manager

Pietro Taliento

SOGEAP
Aeroporto di Parma
Società per la Gestione S.p.A.
Via dell'Aeroporto, 44/A 43126 PARMA
P.IVA 00901100347

Project & Maintenance Manager

Fabio Grande

ORDINE INGEGNERI ROMA
n. A-27176
settore a-b-g

Fabio Grande

DESCRIZIONE ELABORATO

VERIFICA AERONAUTICA

Elaborato C

DATA	REDAZIONE	COLLABORAZIONI PRELIMINARI	SCALA
20.07.2018	So.Ge.A.P. S.p.A	Di Gregorio Associati	
		ART.	
		Ing. Pierangelo Marinoni	

Indice

1.	Verifica della Superficie di Transizione con il nuovo piazzale aeromobili	2
2.	Verifica della compatibilità aeronautica del nuovo piazzale aeromobili	2
3.	Rispondenza ai requisiti dalla certification specification ADR-DSN.C.210– 235 del Reg. 139/2014 in riferimento alla R.E.S.A. sulla testata 02	3
4.	Conclusioni	4

1. Verifica della Superficie di Transizione con il nuovo piazzale aeromobili

Il nuovo piazzale, denominato 400, considera due differenti configurazioni di sosta degli aeromobili.

La configurazione di base degli stand per aeromobili di classe E prevede due postazioni in selfmanoeuvring (stand 401- 402). Questa configurazione, analizzata per lo stand 401 poiché più penalizzante in tal senso dello stand 402, risulta compatibile con la superficie di transizione secondo la normativa EASA CS ADR-DSN.H.430 (tavola grafica illustrativa 9.1 e 9.2).

La configurazione secondaria per l'eventuale gestione di Airplane On Ground prevede tre postazioni di sosta per aeromobili di classe E (stand 403 – 404 - 405) con parcheggio in push-back, con i piani di coda rivolti verso la recinzione esterna (est) ed uscita in self-manoeuvring. Questa configurazione, analizzata per lo stand 403 poiché più penalizzante in tal senso degli stand 404 e 405, risulta compatibile con la superficie di transizione secondo la normativa EASA CS ADR-DSN.H.430 (tavola grafica illustrativa 9.1 e 9.2).

2. Verifica della compatibilità aeronautica del nuovo piazzale aeromobili

Il nuovo piazzale 400 sarà dotato di una aircraft stand taxi lane, denominata G, che consentirà la movimentazione da/per gli stand di progetto sul piazzale.

La configurazione di base degli stand per aeromobili di classe E, la quale prevede due postazioni in self-manoeuvring, risulta compatibile con le distanze di separazione richieste tra aeromobile in entrata o in uscita dallo stand ed altri velivoli posizionati su altri stand, oppure altri oggetti, sulla base della normativa EASA CS ADR-DSN.E.365 (tavola grafica illustrativa 9.1 e 9.2).

La configurazione secondaria per l'eventuale gestione di A.O.G., che prevede tre postazioni di sosta per aeromobili di classe E con parcheggio in push-back, risulta compatibile con le distanze di separazione richieste tra aeromobile in entrata o in uscita dallo stand ed altri velivoli posizionati su altri stand, oppure altri oggetti, sulla base della normativa EASA CS ADR-DSN.E.365 (tavola grafica illustrativa 9.1 e 9.2).

Il raccordo collegherà il nuovo piazzale 400 con la pista, così da consentire l'allineamento in testata 02, la cui configurazione, per quanto riguarda inizio/fine pista e RESA, non viene modificata rispetto all'esistente.

Il raccordo F e la aircraft stand taxi lane G saranno dimensionati geometricamente e strutturalmente per consentire il rullaggio di aeromobili di classe E. Nello specifico, questi avranno una larghezza non inferiore a 23.00 m più gli shoulder, per complessivi 44.00 m (tavola grafica illustrativa 9.1 e 9.2). Tali geometrie, prescritte dal precedente Doc. CS-ADR-DSN Issue 3, risultano soddisfare ampiamente le richieste del Doc. CS-ADR-DSN Issue 4.

La strip del nuovo raccordo sarà dimensionalmente conforme al Doc. EASA CS-ADR-DSN, il quale prevede una larghezza di 43.50 m per lato, per complessivi 87.00 m.

Le pendenze del nuovo raccordo saranno conformi al Doc. EASA CS-ADR-DSN, ovverosia pendenza longitudinale max. 1.50 % e pendenza trasversale max. 1.50 %.

I cambi di pendenza si atterranno alle prescrizioni da normativa, ovverosia pendenza longitudinale max. 1.00 % per 30 m (raggio di curvatura min. 3000 m), come da CS ADR-DSN. D.270.

La segnaletica orizzontale sarà conforme al Doc. EASA CS-ADR-DSN in termini dimensionali e di posizionamento.

3. Rispondenza ai requisiti dalla certification specification ADR-DSN.C.210– 235 del Reg. 139/2014 in riferimento alla R.E.S.A. sulla testata 02

Come sopra riportato, la configurazione della testata 02, per quanto riguarda inizio/fine pista e RESA, non viene modificata rispetto allo stato esistente. Si procede dunque alla verifica dei requisiti di cui alle CS ADR-DSN.C.210 – 235:

- CS ADR-DSN.C.210 Runway end safety areas

La R.E.S.A. è prevista ad ogni fine runway strip trattandosi di pista di volo di codice 4 (tavola grafica illustrativa 9.1 e 9.2).

- CS ADR-DSN.C.215 Dimensions of runway end safety areas

La R.E.S.A. si estende longitudinalmente dal fine runway strip per una distanza di 90.00 m. La larghezza della R.E.S.A. è pari a 150.00 m ovverosia la dimensione dell'area livellata e priva di ostacoli della runway strip (tavola grafica illustrativa 9.1 e 9.2).

- CS ADR-DSN.C.220 Objects on runway end safety areas

La R.E.S.A. è libera da oggetti fissi.

- CS ADR-DSN.C.225 Clearing and grading of runway end safety areas

La R.E.S.A. è dotata di un'area livellata e priva di ostacoli idonea per gli aeromobili che impegnano la pista di volo, utile nel caso di undershoot o overrun.

- CS ADR-DSN.C.230 Slopes on runway end safety areas

Le pendenze longitudinali della R.E.S.A. sono configurate in modo tale che nessuna parte della stessa R.E.S.A. penetri la superficie di avvicinamento o di salita al decollo. Le pendenze longitudinali della R.E.S.A. non eccedono il 5.00%, verso il basso. Le variazioni delle pendenze longitudinali sono gradualmente.

Le pendenze trasversali della R.E.S.A. non eccedono il 5.00%, verso l'alto ed il basso. Le variazioni delle pendenze trasversali sono gradualmente.

- CS ADR-DSN.C.235 Strength of runway end safety areas

La R.E.S.A. è dotata di una capacità portante sufficiente a soddisfare il suo obiettivo primario.

4. Conclusioni

In riferimento a quanto sopra riportato, attraverso le tavole grafiche illustrative richiamate, si è ottemperato alla richiesta di verifica della compatibilità aeronautica del progetto relativo al nuovo piazzale aeromobili con particolare riferimento alla posizione del nuovo raccordo, ed alla verifica delle superfici di transizione.