

# 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***

<b>1. Verifica della Superficie di Transizione con il nuovo piazzale aeromobili</b>	<b>2</b>
<b>2. Verifica della compatibilità aeronautica del nuovo piazzale aeromobili</b>	<b>2</b>
<b>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</b>	<b>3</b>
<b>4. Conclusioni</b>	<b>4</b>

---

## **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.