

**LICB AD 2.1 INDICATORE DI LOCALITÀ E NOME DELL'AEROPORTO****LICB AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME****LICB - COMISO****LICB AD 2.2 DATI AMMINISTRATIVI E GEOGRAFICI DELL'AEROPORTO****LICB AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

<b>1</b>	<b>Coordinate ARP</b> <b>ARP coordinates</b>	36°59'45"N 014°36'32"E
<b>2</b>	<b>Direzione e distanza dalla città</b> <b>Direction and distance from city</b>	3 NM NW
<b>3</b>	<b>Elevazione/Temperatura di riferimento</b> <b>Elevation/Reference temperature</b>	756 FT / 33.9° C
<b>4</b>	<b>Ondulazione del geoide</b> <b>Geoid undulation</b>	138.4 FT
<b>5</b>	<b>Declinazione magnetica/Variazione annuale</b> <b>Magnetic variation/Annual change</b>	4° E (2023.0) / 7'E
<b>6</b>	<b>Autorità amministrativa aeroportuale</b>  <b>Aerodrome administration authority</b>	ENAC - DT Sicilia Orientale Aeroporto Fontanarossa 95121 via Fontanarossa, Catania Tel: +39 095 340710 E-mail: orientalesicilia.apt@enac.gov.it Pec: protocollo@pec.enac.gov.it
	<b>Gestore aeroportuale</b>  <b>Aerodrome operator</b>	S.A.C Aeroporto di Comiso Tel +39 0932 961467, Fax +39 0932 723984 S.A.C Comiso Airport Tel +39 0932 961467, Fax +39 0932 723984
	<b>Autorità ATS</b>  <b>ATS authority</b>	ENAV S.p.A. Comiso Tel: +39 0932 965267; fax: +39 0932 722556 E-mail: ci-comiso@enav.it
<b>7</b>	<b>Tipo di traffico consentito (IFR/VFR)</b> <b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
<b>8</b>	<b>Note</b>  <b>Remarks</b>	1. Codice di riferimento Annesso 14 per infrastrutture di volo: 4C; operazioni approvate con aeromobili di codice letterale superiore: B757-200/300; A330-200; A340-200. 1. Ref code Annex 14 flight infrastructure: 4C; approved aircraft operations with a higher code letter: B757-200/300; A330-200; A340-200.

**LICB AD 2.3 ORARIO DEI SERVIZI****LICB AD 2.3 OPERATIONAL HOURS**

<b>1</b>	<b>Amministrazione aeroportuale Aerodrome Administration</b>	0600-2200 (0500-2100)
<b>2</b>	<b>Dogana ed immigrazione Customs and immigration</b>	0600-2200 (0500-2100)
<b>3</b>	<b>Servizio sanitario Health and sanitation</b>	0600-2200 (0500-2100)
<b>4</b>	<b>AIS Briefing Office</b>	H24 ARO CBO ROMA
<b>5</b>	<b>ARO</b>	H24 ARO CBO ROMA
<b>6</b>	<b>METEO Briefing Office</b>	H24 ARO CBO ROMA
<b>7</b>	<b>ATS</b>	0600-2200 (0500-2100)
<b>8</b>	<b>Rifornimento  Fuelling</b>	0600-2200 (0500-2100)  Nautilus Aviation S.p.A Tel: +39 347 5635329
<b>9</b>	<b>Handling  Handling</b>	0600-2200 (0500-2100) GH Catania S.r.l. Aeroporto di Comiso (RG)-Italy Tel: +39 0932 961467 Fax: +39 0932 2722948 Cell: +39 340 1946448 /+39 328 3371101 E-mail: pax.ciy@ghcatania.it SITA: CIYGHXH  0600-2200 (0500-2100) GH Catania S.r.l. Aeroporto di Comiso (RG)-Italy Tel: +39 0932 961467 Fax: +39 0932 2722948 Mob: +39 340 1946448 /+39 328 3371101 E-mail: pax.ciy@ghcatania.it SITA: CIYGHXH
<b>10</b>	<b>Servizi di sicurezza Security</b>	0600-2200 (0500-2100)
<b>11</b>	<b>De-icing De-icing</b>	NIL
<b>12</b>	<b>Note  Remarks</b>	1. Amministrazione aeroportuale: ENAC - DA Sicilia Orientale  2. ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1 1. Aerodrome Administration: ENAC - DA Sicilia Orientale  2. ARO CBO ROMA: see GEN 3.1

**LICB AD 2.4 SERVIZI DI SUPPORTO E ATTREZZATURE****LICB AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

<b>1</b>	<b>Attrezzatura di carico e scarico merci Cargo-handling facilities</b>	NIL
<b>2</b>	<b>Tipi di carburante/Olio Fuel/Oil types</b>	JET A1 / NIL
<b>3</b>	<b>Capacità di rifornimento Fuelling capacity</b>	Jet A1: 84000 litri Jet A1: 84000 litres

<b>4</b>	<b>Sistema de-icing</b> <b>De-icing facilities</b>	NIL
<b>5</b>	<b>Hangar per aeromobili in transito</b> <b>Hangar space for visiting aircraft</b>	NIL
<b>6</b>	<b>Servizio riparazioni per aeromobili in transito</b> <b>Repair facilities for visiting aircraft</b>	NIL
<b>7</b>	<b>Note</b> <b>Remarks</b>	NIL

**LICB AD 2.5 SERVIZI PER I PASSEGGERI****LICB AD 2.5 PASSENGER FACILITIES**

<b>1</b>	<b>Alberghi</b> <b>Hotels</b>	Nelle vicinanze dell'aeroporto a 1 km Near the airport 1 km
<b>2</b>	<b>Ristoranti</b> <b>Restaurants</b>	Nelle vicinanze dell'aeroporto Near the airport
<b>3</b>	<b>Trasporti</b> <b>Transportation</b>	Taxi-Autobus Taxi-Buses
<b>4</b>	<b>Servizio medico</b> <b>Medical facilities</b>	Ambulanza, medico, infermiere/ autista; n. 2 defibrillatori; Ospedali: Vittoria 9.1 km, Ragusa 25.1 km, Modica 43.0 km Ambulance, doctor, healthcare assistant/ driver; n. 2 defibrillators; Hospitals: Vittoria 9.1 km, Ragusa 25.1 km, Modica 43.0 km
<b>5</b>	<b>Banca e ufficio postale</b> <b>Bank and Post office</b>	In città - Bancomat Terminal Arrivi In town - ATM Arrival Terminal
<b>6</b>	<b>Ufficio turistico</b> <b>Tourist office</b>	NIL
<b>7</b>	<b>Note</b> <b>Remarks</b>	Assistenza passeggeri con ridotta mobilità (CE 1107/2006) messaggi PAL (Passenger Assistance List) e CAL (Change Assistance List) SITA: CTACCH Passengers assistance with reduced mobility (CE 1107/2006) Messages PAL (Passenger Assistance List) and CAL (Change Assistance List) SITA: CTACCH

**LICB AD 2.6 SERVIZI DI SOCCORSO E ANTINCENDIO****LICB AD 2.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES**

<b>1</b>	<b>Categoria servizio antincendio aeroportuale</b> <b>Aerodrome category for fire fighting</b>	CAT 7 ICAO
<b>2</b>	<b>Equipaggiamento per il soccorso</b> <b>Rescue equipment</b>	Conforme alla CAT 7 ICAO ICAO CAT 7 compliant
<b>3</b>	<b>Rimozione aeromobili in difficoltà</b> <b>Capability for removal of disabled aircraft</b>	Recovery Kit su richiesta al Gestore Aeroportuale (Tel. +39 338 7441161) per aeromobili di codice ICAO "C" Recovery Kit on request to the Aerodrome Operator (Tel. +39 338 7441161) for aircraft ICAO code "C"
<b>4</b>	<b>Note</b> <b>Remarks</b>	NIL

**LICB AD 2.7 VALUTAZIONE E SEGNALAZIONE DELLE CONDIZIONI DELLA SUPERFICIE DELLA PISTA E PIANO SGOMBERO NEVE****LICB AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING, AND SNOW PLAN**

<b>1</b>	<b>Equipaggiamenti di pulitura</b> <b>Types of clearing equipment</b>	N.1 Spazzatrice N.1 Sweeper
<b>2</b>	<b>Priorità</b> <b>Clearance priorities</b>	NIL
<b>3</b>	<b>Uso di materiale per il trattamento della superficie dell'area di movimento</b>	NIL

	<b>Use of material for movement area surface treatment</b>	NIL
<b>4</b>	<b>Piste invernali appositamente preparate Specially prepared winter runways</b>	NIL NIL
<b>5</b>	<b>Note</b>  <b>Remarks</b>	<p>1. Utilizzo di materiale per il trattamento della superficie dell'area di movimento: non applicabile.</p> <p>2. Piste invernali appositamente preparate: non applicabile.</p> <p>3. Il codice delle condizioni della pista (RWYCC) valutato in base alla matrice di valutazione delle condizioni della pista (RCAM) può essere solo declassato.</p> <p>4. Rimozione neve: non applicabile.</p> <p>5. Ai piloti viene chiesto di segnalare l'azione di frenata utilizzando le categorie ICAO (buono, da buono a medio, medio, da medio a scarso, scarso, inferiore a scarso) e il tipo di aeromobile.</p> <p>1. Use of material for movement area surface treatment: not applicable</p> <p>2. Specially prepared winter runways: not applicable.</p> <p>3. Runway condition code (RWYCC) assessed according to runway condition assessment matrix (RCAM) may be downgraded only.</p> <p>4. Snow removal: not applicable.</p> <p>5. Pilots are asked to report braking action using ICAO categories (good, good to medium, medium, medium to poor, poor, less than poor) and aircraft type.</p>

**LICB AD 2.8 DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO E ALLA POSIZIONE DEI PUNTI DI CONTROLLO****LICB AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	<b>Superficie e resistenza dell'area di stazionamento Apron surface and strength</b>	<b>Identificativo</b>	<b>Superficie</b>	<b>Resistenza</b>	
		<b>Designator</b>	<b>Surface</b>	<b>Strength</b>	
		<b>Apron - Stands 1-7</b>	CONC 35100 m <sup>2</sup>	PCN 96/R/A/W/T	
		<b>General Aviation Area</b>	CONC 3260 m <sup>2</sup>	NIL	
2	<b>Larghezza, superficie e resistenza delle TWY TWY width, surface and strength</b>	<b>Identificativo della TWY</b>	<b>Larghezza (M)</b>	<b>Superficie</b>	<b>Resistenza</b>
		<b>Designator of TWY</b>	<b>Width (M)</b>	<b>Surface</b>	<b>Strength</b>
		A	23 M	CONC	PCN 100/R/A/W/T
		B	23 M	ASPH	PCN 73/F/B/W/T
		C	23 M	ASPH	PCN 99/F/A/W/T
		D	11 M	ASPH	PCN 20/F/A/W/T
		T	23 M	ASPH	PCN 50/F/A/W/T
3	<b>Localizzazione/Elevazione ACL ACL location/Elevation</b>	Soglia RWY 05: 660,9 ft (201,4 m) Soglia RWY 23: 756 ft (230 m) RWY 05 THR: 660,9 ft (201,4 m) RWY 23 THR: 756 ft (230 m)			
4	<b>Punto di controllo VOR /INS VOR/INS checkpoints</b>	NIL / NIL			
5	<b>Note Remarks</b>	NIL			

**LICB AD 2.9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA, SISTEMA DI CONTROLLO E SEGNALETICA****LICB AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

<b>1</b>	<b>Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b>	Vedere carte AD e APD in vigore  See AD and APD charts in force
<b>2</b>	<b>Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY</b>	Vedere carte AD e APD in vigore

	<b>RWY and TWY markings and lights</b>	See AD and APD charts in force
<b>3</b>	<b>Barre d'arresto Stop bars</b>	NIL
<b>4</b>	<b>Note Remarks</b>	Follow-me disponibile su richiesta del pilota Follow-me available on pilot request

**LICB AD 2.10 OSTACOLI AEROPORTUALI****LICB AD 2.10 AERODROME OBSTACLES**

<b>Nella aree di avvicinamento e decollo In approach and take off areas</b>			<b>Nell'area di circuitazione e all'interno dell'aeroporto In circling area and at aerodrome</b>		<b>Note Remarks</b>
<b>1</b>			<b>2</b>		<b>3</b>
<b>RWY e Area interessata RWY and Area affected</b>	<b>Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Markings and Lights</b>	<b>Coordinate Coordinates</b>	<b>Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Marking and Lights</b>	<b>Coordinate Coordinates</b>	
<b>a</b>	<b>b</b>	<b>c</b>	<b>a</b>	<b>b</b>	
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

Vedi AOC in vigore - See AOC in force

**LICB AD 2.11 INFORMAZIONI METEOROLOGICHE****LICB AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED**

<b>1</b>	<b>Ufficio METEO associato Associated MET Office</b>	ITALY MFU
<b>2</b>	<b>Orario di servizio Hours of service</b>	H24
<b>3</b>	<b>Ufficio responsabile preparazione TAF / Periodo di validità Office responsible for TAF preparation / Period of validity</b>	ITALY MFU / 24HR
<b>4</b>	<b>Tipo di previsione per l'atterraggio / Intervallo di emissione Type of landing forecast / Interval of issuance</b>	NIL / NIL
<b>5</b>	<b>Briefing e consultazione fornita Briefing and consultation provided</b>	Briefing: ARO CBO ROMA, telefono Consultazione: ITALY MFU, telefono  Briefing: ARO CBO ROMA, telephone Consultation: ITALY MFU, telephone
<b>6</b>	<b>Documentazione di volo e lingua usata Flight documentation and language used</b>	Carte - Testi in linguaggio chiaro abbreviato IT/EN  Charts - Abbreviated plain language texts IT/EN
<b>7</b>	<b>Carte e documentazione disponibili per consultazione Charts and other information available for briefing or consultation</b>	P, W, SWL
<b>8</b>	<b>Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione Supplementary equipment available for providing information</b>	Fax
<b>9</b>	<b>Enti ATS destinatari delle informazioni ATS units provided with information</b>	Comiso TWR, Catania APP

<b>10</b>	<b>Informazioni climatologiche ed informazioni supplementari</b>  <b>Climatological information and additional information</b>	1. ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1
		2. ITALY MFU: vedi GEN 3.5
		3. Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 5200ft e cumulonembi o cumuli torregianti con base di qualsiasi altezza
		1. ARO CBO ROMA: see GEN 3.1
		2. ITALY MFU: see GEN 3.5
		3. Clouds of operational significance: clouds with base height below 5200ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance

**LICB AD 2.12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE****LICB AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

<b>Designazione RWY Designation</b>	<b>QTE Rilevamento Vero True Bearing</b>	<b>Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)</b>	<b>Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY</b>	<b>Coordinate THR THR coordinates</b>	<b>THR ELEV / MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV / MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY</b>
				<b>Coordinate RWY END RWY END Coordinates</b>	
				<b>Ondulazione Geoide THR THR Geoid Undulation</b>	
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
05	050.17°	2538 x 45	PCN 74/F/A/W/T ASPH	36°59'18.98"N 014°35'52.97"E 37°00'08.84"N 014°37'07.51"E 137.9 FT	660.9 FT / 693.0 FT
23	230.18°	2538 x 45	PCN 74/F/A/W/T ASPH	37°00'08.84"N 014°37'07.51"E 36°59'16.11"N 014°35'48.68"E 138.4 FT	756.4 FT / 756.0 FT

<b>Designazione RWY Designation</b>	<b>Pendenza di RWY-SWY Slope</b>	<b>Dimensioni SWY SWY dimension (M)</b>	<b>Dimensioni CWY CWY dimension (M)</b>	<b>Dimensioni strip strip dimension (M)</b>	<b>Dimensioni RESA RESA dimension (M)</b>
<b>1</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>
05	Longitudinale: vedi AOC Trasversale: 1,25% Longitudinal: see AOC Trasversal: 1,25%	NIL	300 x 180	2658 x 300	240 x 150
23	Longitudinale: vedi AOC Trasversale: 1,25% Longitudinal: see AOC Trasversal: 1,25%	NIL	60 x 180	2658 x 300	240 x 150

<b>Designazione RWY Designation</b>	<b>OFZ Obstacle free zone</b>	<b>Note Remarks</b>
<b>1</b>	<b>12</b>	<b>13</b>
05	NIL	1) DTHR 138 m 2) Turn pad backtrack rullaggio con cautela, vedere AIP AD 2 LICB 1-1, tabella 23 "Informazioni Aggiuntive", paragrafo 2, numero di riferimento DAAD.LICB.001 e DAAD.LICB.002/turn pad back track taxiing with caution, check AIP AD 2 LICB 1-1, table 23 "Additional Information", item 2, reference number DAAD.LICB.001 and DAAD.LICB.002 3) Head Strength: PCN 95/R/A/W/T - Surface: CONC 4) Slope CWY RWY 05 1.6%

<b>Designazione RWY Designation</b>	<b>OFZ Obstacle free zone</b>	<b>Note Remarks</b>
<b>1</b>	<b>12</b>	<b>13</b>
<b>23</b>	NIL	<p>1) RESA: è presente uno smusso di dimensioni pari a 100 m x 25 m (in corrispondenza dello spigolo destro più lontano)/ there is a 100 m x 25 m chamfer (at the furthest right corner)</p> <p>2) Head Strength: PCN 100/R/A/W/T - Surface: CONC</p>

**LICB AD 2.13 DISTANZE DICHIARATE****LICB AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

<b>Designazione RWY RWY Designator</b>	<b>TORA (M)</b>	<b>TODA (M)</b>	<b>ASDA (M)</b>	<b>LDA (M)</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
05	2538	2838	2538	2400
23	2538	2598	2538	2538
<b>NOTE REMARKS</b>	NIL			

**LICB AD 2.14 LUCI DI AVVICINAMENTO E DI PISTA****LICB AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING**

<b>RWY ID</b>	<b>AVVICINAMENTO APPROACH</b>			<b>THR</b>	<b>VASIS</b>	<b>PAPI</b>	<b>MEHT (M)</b>	<b>TDZ</b>
	<b>Tipo Type</b>	<b>Lunghezza Length (M)</b>	<b>Intensità Intensity</b>	<b>Colore Colour</b>				<b>Lunghezza Length (M)</b>
<b>1</b>	<b>2.1</b>	<b>2.2</b>	<b>2.3</b>	<b>3</b>	<b>4.1</b>	<b>4.2</b>	<b>4.3</b>	<b>5</b>
<b>05</b>	CAT I	750	LIH	G	NIL	3° wing bars entrambi i lati/ both sides	17.5	NIL
<b>23</b>	SALS	420	LIH	G	NIL	3.5° wing bars entrambi i lati/ both sides	17.0	NIL

<b>RWY ID</b>	<b>ASSE CENTRALE PISTA RCL</b>				<b>BORDO PISTA RWY EDGE</b>			
	<b>Lunghezza Length (M)</b>	<b>Spaziatura Spacing (M)</b>	<b>Colore Colour</b>	<b>Intensità Intensity</b>	<b>Lunghezza Length (M)</b>	<b>Spaziatura Spacing (M)</b>	<b>Colore Colour</b>	<b>Intensità Intensity</b>
<b>1</b>	<b>6.1</b>	<b>6.2</b>	<b>6.3</b>	<b>6.4</b>	<b>7.1</b>	<b>7.2</b>	<b>7.3</b>	<b>7.4</b>
<b>05</b>	1500	30	W	LIH	138	60	R	LIH
	600	30	W/R	LIH	1800	60	W	LIH
	300	30	R	LIH	600	60	Y	LIH
<b>23</b>	1638	30	W	LIH	1938	60	W	LIH
	600	30	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	30	R	LIH				

<b>RWY ID</b>	<b>FINE PISTA RWY END</b>	<b>SWY</b>		<b>RTIL</b>	<b>CGL</b>	<b>Note Remarks</b>	
	<b>Colore Colour</b>	<b>Lunghezza Length (M)</b>	<b>Colore Colour</b>			<b>12</b>	
<b>1</b>	<b>8</b>	<b>9.1</b>	<b>9.2</b>	<b>10</b>	<b>11</b>		
<b>05</b>	R	NIL	NIL	2	NIL	1) ALS con flashing sequenziali/ALS with sequential flashing	
<b>23</b>	R	NIL	NIL	2	NIL	NIL	

**LICB AD 2.15 ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA****LICB AD 2.15 OTHER LIGHTING AND SECONDARY POWER SUPPLY**

<b>1</b>	<b>Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari</b>  <b>ABN/IBN location, characteristics and hours of operation</b>	Coordinate ABN: 36°59'57"N 014°36'31"E Caratteristiche: ABN: sulla TWR Caratteristiche: luci bianco-verde alternate IBN: NIL Orario: HN +/- 30  ABN Coordinates: 36°59'57"N 014°36'31"E Characteristics: ABN: on the TWR Characteristics: white-green alternating lights IBN: NIL Hours: HN +/- 30
<b>2</b>	<b>Localizzazione LDI e luci</b> <b>Localizzazione anemometro e luci</b>  <b>LDI location and lights</b> <b>Anamometer location and lights</b>	LDI: NIL Anemometri: 1) 360 m dopo THR RWY 05, 152 m lato destro RCL 2) 35 m dopo THR RWY 23, 151 m lato sinistro RCL  LDI: NIL Anemometers: 1) 360 m after THR RWY 05, 152 m right side RCL 2) 35 m after THR RWY 23, 151 m left side RCL
<b>3</b>	<b>Illuminazione bordo e asse centrale TWY</b> <b>TWY edge and center line lighting</b>	Vedi carta AD in vigore See AD chart in force
<b>4</b>	<b>Alimentatore secondario/Tempo di intervento</b>  <b>Secondary power supply/Switch over time</b>	Disponibile/ 15"  Available/ 15"
<b>5</b>	<b>Note</b> <b>Remarks</b>	NIL

**LICB AD 2.16 AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI****LICB AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA**

<b>1</b>	<b>Posizione</b> <b>Position</b>	NIL
<b>2</b>	<b>Elevazione</b> <b>Elevation</b>	NIL
<b>3</b>	<b>Dimensioni, superficie, resistenza, segnaletica</b>  <b>Dimensions, surface, strength, marking</b>	NIL
<b>4</b>	<b>Orientamento</b> <b>Bearing</b>	NIL
<b>5</b>	<b>Distanze dichiarate</b> <b>Declared distances</b>	NIL
<b>6</b>	<b>Luci</b> <b>Lighting</b>	NIL
<b>7</b>	<b>Note</b> <b>Remarks</b>	NIL

**LICB AD 2.17 SPAZIO AEREO PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO****LICB AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE**

<b>Designatore e limiti laterali Designation and lateral limits</b>	<b>Limiti verticali Vertical limits</b>	<b>Classificazione dello spazio aereo Airspace classification</b>	<b>Nominativo dell'unità ATS Lingua ATS unit call sign Language</b>	<b>Altitudine di transizione Transition altitude</b>	<b>Note Remarks</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>Comiso ATZ</b> Circular area centered on 36°59'45"N 014°36'32"E within a 5.0 NM radius.	2000 FT AMSL	D	Comiso TWR EN/IT	7000 FT	1) WI Catania CTR

**LICB AD 2.18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO****LICB AD 2.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES**

<b>Servizio Service</b>	<b>Nominativo Call sign</b>	<b>Frequenza (MHZ) Frequency (MHZ)</b>	<b>Orario Operational hours</b>	<b>Note Remarks</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Emergenza Emergency	NIL	121.500	0600-2200 (0500-2100)	NIL
APP	Catania APP	119.250	H24	NIL
APP	Catania Director	120.805	Vedi note/See remarks	1) Servizio disponibile a discrezione ATC/Service available ATC discretion
APP	Catania Radar	119.250	0600-0900 (0500-0800) 1100-2200 (1000-2100)	1) Servizio disponibile a discrezione ATC/Service available ATC discretion: 0000-0600 (0000-0500), 0900-1100 (0800-1000), 2200-2359 (2100-2359)
TWR	Comiso TWR	125.275	0600-2200 (0500-2100)	NIL

**LICB AD 2.19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATTERRAGGIO****LICB AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS**

<b>Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/ VOR)</b>	<b>ID</b>	<b>FREQ</b>	<b>Orario Operational hours</b>	<b>Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)</b>	<b>Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna</b>	<b>Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations</b>	<b>Note Remarks</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
VOR/DME (2° E-2010.0)	COM	113.45 MHZ CH 81Y	VOR H24 DME H24	VOR 36°59'06.3"N 014°35'40.7"E DME 36°59'05.8"N 014°35'40.7"E	203 M AMSL	40 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 180°/290° MRA 5000 FT 290°/180° MRA 8000 FT	1) MAINT: primo WED di ogni mese/ first WED each month: 0800-1000 (0700-0900)
ILS RWY 05 LOC CAT I (2° E-2010.0)	ICMS	108.95 MHZ	H24	37°00'16.3"N 014°37'18.7"E	NIL	limitazioni oltre/limitations beyond 17 NM MRA 3500 FT	1) Fascio posteriore non utilizzabile/back beam not usable
GP	-	329.15 MHZ	H24	36°59'21.3"N 014°36'04.3"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 15 M
MM	-	75.00 MHZ	H24	36°59'03.5"N 014°35'29.8"E	NIL	NIL	NIL

**LICB AD 2.20 REGOLAMENTI LOCALI DI AEROPORTO****LICB AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**

**1 Uso preferenziale delle piste**

NIL

**2 Apron**

Pianificazione ed assegnazione stand: contattare SAC Aeroporto di Comiso HR 0600-2200 (0500-2100), e-mail: apron.comiso@aeroporto.catania.it mob:+393387441161 FREQ 131.425 MHz

**Ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali**

L'ordinato movimento degli aeromobili sul piazzale è assicurato in collaborazione tra ENAV S.p.A. e SAC Aeroporto di Comiso in accordo alle disposizioni del Codice della Navigazione (Articolo 691bis e 705) con le seguenti modalità:

**2.1 Orario di Servizio**

0600-2200 (0500-2100)

**2.2 Nominativo di chiamata e frequenza**

Comiso TWR: 125.275 MHz (0600-2200; 0500-2100)

**2.3 Area di applicazione**

Piazzale Aviazione Commerciale

**NOTE**

1. vedi AIP AD2 LICB APDC

2. L' area Aviazione Generale è soggetta a regolamentazione speciale (vedere il seguente punto 7)

**2.4 Servizi forniti**

a. Aeromobili in partenza:

- istruzioni per il self- manoeuvring e/o push-back e/o il rullaggio.

b. Aeromobili in arrivo:

- istruzioni per il rullaggio;
- assegnazione parcheggi.

c. Follow-me:

l'assistenza del follow me è assicurata ai piloti che ne fanno richiesta.  
L'assistenza del follow-me è obbligatoria:

- per tutti gli aeromobili che effettuano operazioni con codice letterale superiore alla categoria dell'aeroporto;
- con valori di RVR equivalenti o inferiori a 400 m.

d. Marshalling:

il servizio di Marshalling è assicurato per tutti gli aeromobili in arrivo e in partenza da/per gli stand e da/per l'area di Aviazione Generale.

**NOTA**

La separazione tra gli aeromobili in rullaggio e tra gli aeromobili in rullaggio e gli ostacoli è assicurata a vista dagli equipaggi di condotta. Nel caso di aeromobili trainati la separazione è assicurata dal responsabile dell'operazione di traino

**2.5 Limitazioni/regolamentazioni sul piazzale Principale**

Aeromobili in partenza riceveranno l'autorizzazione allo start-up soltanto dopo la comunicazione "AIRCRAFT READY" da parte del Gestore aeroportuale all'Ente ATS

**NOTA****Lo stato di "AIRCRAFT READY" significa:**

- Operazioni di Handling completate;
- Porte e stive chiuse;
- Scale rese tratte o rimosse;
- Aircraft Safe Area è libera da persone, mezzi, equipaggiamenti e ostacoli ad eccezione delle attrezzature eventualmente indispensabili per la messa in moto dell'aeromobile (GPU, ASU per APU non operativa);
- Marshalling presente;

**1 Runway preferential use**

NIL

**2 Apron**

Planning and stand assignment: contact SAC Comiso Airport HR 0600-2200 (0500-2100), e-mail: apron.comiso@aeroporto.catania.it mob:+393387441161 FREQ 131.425 MHz

**Orderly movement of aircraft on aprons**

Orderly movement of aircraft on aprons is granted in cooperation with ENAV S.p.A. and SAC Comiso Airport according to the Italian Air Navigation Law Provision (Codice della Navigazione articolo 691bis and 705), with the following characteristics:

**2.1 Operational Hours**

0600-2200 (0500-2100)

**2.2 Call sign and frequency**

Comiso TWR: 125.275 MHz (0600-2200; 0500-2100)

**2.3 Application area**

Commercial Aviation Apron

**REMARKS**

1. See AIP AD2 LICB APDC

2. The General Aviation area is subject to special regulations (see following point 7)

**2.4 Services Provided**

a. Departing Aircraft:

- self-manoeuvring and/or push-back and/or taxi instruction

b. Arriving aircraft:

- taxi instructions;
- stand allocation.

c. Follow-me:

follow-me assistance is assured to pilots on request.  
Follow-me assistance is mandatory:

- to all aircraft operating with literal code greater than the airport category;
- with RVR equal or less than 400 m.

d. Marshalling:

marshalling service is guaranteed for all aircraft arriving and departing from/to the stands and from/to General Aviation Area.

**REMARK**

The separation between taxiing aircraft and between taxiing aircraft and obstacles is ensured visually by the flight crews. In the case of towed aircraft, separation is ensured by the tow operator

**2.5 Limitations and Regulations on the Main Apron**

Departing aircraft will receive the start-up authorization only after the "AIRCRAFT READY" communication by the aerodrome operator to ATS.

**REMARK****"AIRCRAFT READY" status means:**

- Handling Operations completed;
- Doors and holds closed;
- Stairs retracted or removed;
- Aircraft Safe Area is free of people, vehicles, equipment and obstacles with the exception of equipment that may be indispensable for the aircraft start-up (GPU, ASU for nonoperational APU);
- Marshalling present;

- È stata consegnata all'handler tutta la documentazione prevista;
- Rimorchio per il push-back connesso (nose-in stand), ove necessario.

## 2.6 Movimentazione degli aeromobili sui piazzali

Piazzale Aviazione Commerciale

E' consentito un solo movimento e/o push-back alla volta.

a. Self-maneuvring:

l'ingresso allo stand avviene dalla Apron TWY T;  
l'uscita dallo stand avviene attraverso la Apron TWY T

b. Push-back:

prima di iniziare le operazioni, i piloti devono richiedere l'approvazione a Comiso TWR la quale istruirà al successivo rullaggio dopo aver ricevuto dal pilota la comunicazione di pronto al rullaggio.

### Elicotteri

Il decollo e l'atterraggio avverranno su pista 05/23.

Gli stand n.1 e n. 7 sono destinati alla sosta.

Le operazioni di rullaggio avverranno solo via TWY C → Aircraft Stand Taxilane T e viceversa.

## 2.7 Piazzale a regolamentazione speciale

Area Aviazione Generale

a. E' consentito un solo movimento per volta, gli aeromobili in arrivo via Apron TWY D hanno normalmente la precedenza su quelli in partenza.

b. Il rullaggio fino alla posizione di parcheggio avviene attraverso l' Apron TWY T e D, superato l'IHP D1, i piloti procederanno al parcheggio e lo riporteranno alla TWR per consentire una eventuale successiva movimentazione.

c. I piloti contatteranno la TWR quando pronti a muovere e saranno istruiti a riportare l'IHP D1 da dove saranno successivamente autorizzati a proseguire il rullaggio.

d. La movimentazione degli aeromobili avviene, normalmente, in self manoeuvring e l'accensione e lo spegnimento dei motori sono a discrezione del pilota avendo cura di non arrecare danno a personale, mezzi, equipaggiamenti o altri aeromobili presenti nelle vicinanze seguendo anche le indicazioni fornite dal personale eventualmente presente.

e. Non viene fornito l'ordinato movimento; la movimentazione del velivolo all'interno del piazzale e la relativa separazione da ostacoli, mezzi e persone avviene sotto la responsabilità del pilota.

## 3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio

Se non diversamente istruiti dalla TWR, dopo l'atterraggio gli ACFT devono liberare:

a. RWY05: via TWY B-A

b. RWY23: via back-track TWY C

## 4 Procedure applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO)

### 4.1 Generalità

Si applicano a partire da condizioni di visibilità che precludano al personale ATC la possibilità di esercitare a vista il controllo su tutta l'area di manovra o con valori di RVR al TDZ o al MID (quale delle due è inferiore) uguali o inferiori a 1200 m.

In tali condizioni può essere applicata una riduzione della capacità aeroportuale a causa delle restrizioni alla movimentazione al suolo. Con valori di RVR inferiori a 400 m le operazioni al suolo sono sospese. L'accesso, la permanenza e la circolazione di persone e veicoli in area di manovra è limitata ai soli casi indispensabili all'attività dell'aeroporto e non procrastinabili, su autorizzazione rilasciata di volta in volta dalla Torre di Controllo.

### 4.2 Criteri per l'attivazione delle LVP

Le procedure di bassa visibilità (LVP) non sono disponibili

### 4.3 Utilizzo delle piste

Sono consentiti avvicinamenti ed atterraggi ILS in CAT I per pista 05

- All the required documentation has been delivered to the handler;
- Trailer for connected push-back (nose-in stand), where necessary.

## 2.6 Aircraft movement on aprons

Commercial Aviation Apron

Only one movement and / or push-back is allowed at a time.

a. Self-maneuvring:

entrance to the stand is from the Apron TWY T;  
the exit from the stand is via the Apron TWY T

b. Push-back:

before starting operations, the pilots must request approval to Comiso TWR which will instruct to taxiing after the communication from the pilot ready to taxi has been received.

### Helicopters

Take-off and landings performed on RWY 05/23.

Stands n.1 and n.7 used for parking.

Taxi operations performed only via TWY C → Aircraft Stand Taxilane T and viceversa.

## 2.7 Apron subject to special regulation

General Aviation Area

a. Only one movement at a time is allowed, the aircraft arriving via Apron TWY D normally have precedence on those departing

b. Taxiing to the parking position is via the Apron TWY T and D, after the IHP D1, the pilots will proceed to the parking and will report it to the TWR to allow any subsequent movement.

c. Pilots will contact the TWR when ready to taxi and will be instructed to report the IHP D1 where they will subsequently be authorized to continue taxiing.

d. The movement of the aircraft is normally performed in self manoeuvring and the switching on and off of the engines are on pilot's discretion taking care not to cause damage to personnel, vehicles, equipment or other aircraft in the vicinity, also following the instructions provided by the staff possibly in place.

e. The ordered movement is not provided; the movement of the aircraft inside the Apron and the relative separation from obstacles, vehicles and people takes place under pilot's responsibility.

## 3 Special rules for taxiway use

Unless otherwise instructed by TWR, after landing ACFT shall vacate:

a. RWY05: via TWY B-A

b. RWY23: via back-track TWY C

## 4 Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO)

### 4.1 General

They are applied starting from conditions of visibility that preclude to the ATC personnel the possibility to exercise on sight the control over the entire maneuvering area or with RVR values to the TDZ or to the MID (which of the two is lower) equal to or less than 1200 m.

Under these conditions a reduction in airport capacity may be applied due to restrictions on ground handling.

With RVR values below 400 m, ground operations are suspended.

The access, the stay and the circulation of people and vehicles in the maneuvering area is limited only to the cases which are indispensable for the activity of the airport and cannot be postponed, upon authorization issued from time to time by the Control Tower.

### 4.2 Criteria for the activation of LVP

Low visibility procedures (LVP) are not available

### 4.3 Use of the Runways

ILS in CAT I approaches for RWY 05 are allowed

#### **4.4 Minime operative di aeroporto**

- a. RVR non inferiore a 550 m per atterraggi
- b. RVR non inferiore a 800 m per decolli. A causa della mancanza dei requisiti legati al tempo massimo di ripristino dell'alimentazione elettrica (EASA CS ADR-DSN.S.880 Electrical power supply systems).

#### **4.5 Attività di addestramento**

Non consentita. In caso di rapido decremento delle condizioni di visibilità l'attività addestrativa potrà essere sospesa anche a valori superiori.

#### **4.6 Movimentazione al suolo**

In area di manovra non è consentita la movimentazione contemporanea di veicoli in presenza di un aeromobile in rullaggio, fatta eccezione per il follow-me richiesto dal pilota come ausilio al rullaggio.

In area di movimento è consentita la movimentazione di un solo aeromobile per volta.

La RWY05 sarà utilizzata per decolli ed atterraggi.

La TWY B non è utilizzabile.

##### a. Aeromobili in arrivo

Salvo diversa istruzione ATC gli aeromobili per liberare la RWY 05 dovranno utilizzare il raccordo A

##### b. Aeromobili in partenza

Gli aeromobili per l'ingresso in RWY 05 dovranno utilizzare il raccordo C

##### c. Follow-me, fornito in caso di necessità o su richiesta del pilota

##### d. Obblighi di riporto

A meno che diversamente istruiti, in condizioni di visibilità ridotta tutti i piloti devono riportare a Comiso:

- raggiunta la RHP/IHP
- la pista libera
- raggiunto lo stand assegnato.

#### **4.7 Contingencies**

NIL

#### **4.8 Avaria radio in area di manovra**

Vedi tabella 20.8

#### **5 Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario**

NIL

#### **6 Restrizioni locali ai voli**

6.1. Il traffico da/per Comiso AD potrà subire ritardi in presenza di attività di aeromobili a pilotaggio remoto. Verranno applicate procedure alternative su base tattica da Catania APP

6.2. Le operazioni di back-track precedenti all'allineamento per decollo RWY 05 ed a seguito di atterraggio RWY 23 dovranno essere effettuate all'interno della RWY END 23.

#### **7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale**

7.1. I voli di aviazione generale che necessitano di uno stand per la sosta non sono soggetti a PPR ma si richiede preventivamente l'inoltro di una richiesta ufficiale che dovrà essere confermata da Apron SAC Comiso al seguente indirizzo mail: apron.comiso@aeroporto.catania.it

Per soste inferiori alle 2HR, le richieste devono essere inoltrate almeno 2HR prima dell'ETA.

Per soste superiori alle 2HR, le richieste devono essere inoltrate almeno 24HR prima dell'ETA.

La richiesta deve contenere:

- a. riferimenti del proprietario e del comandante, telefono, e-mail;

#### **4.4 Aerodrome operating minima**

- a. RVR not less than 550 m for landings
- b. RVR not less than 800 m for take-offs. Due to the lack of requirements related to the maximum switch-over time (EASA CS ADR-DSN.S.880 Electrical power supply systems).

#### **4.5 Training activities**

Not allowed. In the event of a rapid reduction in visibility conditions, the training activity may be suspended even at higher values.

#### **4.6 Ground Movement**

In the manoeuvring area, simultaneous movement of vehicles in the presence of a taxiing aircraft is not permitted, with the exception of the follow me required by the pilot as an aid to taxiing.

Only one aircraft can be moved at a time in a movement area.

Landing and Take-off will be performed on RWY05.

TWY B cannot be used.

##### a. Arriving Aircraft

Unless otherwise specified ATC the aircraft to release the RWY 05 must use TWY A

##### b. Departing Aircraft

Aircraft, entering RWY 05, must use TWY C

##### c. Follow-me, provided on pilot's request

##### d. Mandatory Reports

Unless otherwise instructed, under reduced visibility conditions all pilots must report to Comiso:

- reaching RHP/IHP
- vacated RWY
- reaching the allocated stand.

#### **4.7 Contingencies**

NIL

#### **4.8 Radio failure in the manoeuvring area**

See table 20.8

#### **5 Special operational practice for minimum RWY occupancy**

NIL

#### **6 Local flight restrictions**

6.1. Traffic to/from Comiso AD may be subject to delay in presence of unmanned aircraft activity. Contingency procedures will be applied on tactical basis by Catania APP

6.2. Back-track operations prior to line-up for take-off RWY 05 and after landing RWY 23 shall be performed on the RWY END 23.

#### **7 Provisions for general aviation aircraft**

7.1. General Aviation flights that need a parking stand are not subject to PPR but it is required an official request in advance which has to be confirmed by SAC Comiso Apron to following mail address: apron.comiso@aeroporto.catania.it

For parking less than 2HR, applications have to be submitted at least 2HR before the ETA.

For parking longer than 2HR, applications have to be submitted at least 24HR before the ETA.

The request has to contain:

- a. owner and captain details, telephone, e-mail;

- b. tipo e marche dell'aeromobile;
- c. peso massimo al decollo, configurazione dell'aeromobile;
- d. codice ICAO di appartenenza dell'aeromobile;
- e. aeroporto di provenienza e destinazione;
- f. ETA ed ETD;
- g. numero di passeggeri e membri dell'equipaggio.

7.2. Tutte le richieste di estensione degli orari di sosta devono essere inoltrate tempestivamente all'Apron SAC Comiso. In caso di mancata disponibilità stand, il richiedente è tenuto a rispettare la richiesta precedentemente confermata.

7.3. Le operazioni di volo sono consentite agli aeromobili VDS qualificati avanzati, come descritto nella disposizione ENAC: GENDISP-DG-17/01/2019-0000003-P.

## **8 Avaria radio sull'area di manovra**

Ogni qualvolta un aeromobile che opera sull'area di manovra riscontri un'avaria delle comunicazioni, dovrà attenersi a quanto segue:

### Aeromobili in partenza:

continuerà sul percorso di rullaggio assegnato fino a raggiungere la posizione corrispondente al limite dell'autorizzazione ricevuta, dove rimarrà in attesa del follow-me per ritornare al parcheggio

### Aeromobili in arrivo:

devono liberare la pista ed attendere l'arrivo del follow-me per raggiungere il parcheggio.

- b. aircraft type and registration;

- c. maximum take-off weight, aircraft configuration;

- d. ICAO type designator;

- e. provenience and destination airport;

- f. ETA and ETD;

- g. number of passengers and crew.

7.2. All parking extension times requests have to be forwarded timely to SAC Comiso Apron. In case of missed stand availability, the applicant is held to respect the request previously confirmed.

7.3. Flight operations are permitted for advanced qualified VDS aircraft, as described in the ENAC provision: GENDISP-DG-17/01/2019-0000003-P.

## **8 Radio failure on manoeuvring area**

Whenever an aircraft operating on the maneuvering area detects a communication failure, it must comply as follows:

### Departing aircraft:

It shall continue on the assigned taxiway until he reaches the position corresponding to the limit of the authorization received, where it will wait for the follow-me to return to the parking stand.

### Arriving aircraft:

they shall vacate the runway and wait for the arrival of the followme to reach the parking stand.

## **LICB AD 2.21 PROCEDURE ANTIRUMORE**

## **LICB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

### **1 Generalità**

NIL

### **2 Uso delle piste**

#### **2.1 Partenze**

NIL

#### **2.2 Arrivi**

NIL

#### **2.3 Restrizioni notturne**

NIL

### **3 Restrizioni al suolo**

#### **3.1 Spinta inversa**

NIL

#### **3.2 APU**

NIL

#### **3.3 Prove motori**

Le prove motori vengono effettuate sotto la responsabilità dell'esercente dell'aeromobile e solo a seguito di preventivo coordinamento con il Gestore aeroportuale.

### **4 Attività addestrativa**

NIL

## **LICB AD 2.22 PROCEDURE DI VOLO**

## **LICB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**

### **1 GENERALITA'**

NIL

### **1 General**

NIL

### **2 Use of RWY**

#### **2.1 Departures**

NIL

#### **2.2 Arrivals**

NIL

#### **2.3 Night restrictions**

NIL

### **3 Ground restrictions**

#### **3.1 Reverse**

NIL

#### **3.2 APU**

NIL

#### **3.3 Engine run ups**

Engine run ups are performed under aircraft operator's responsibility and prior coordination with Aerodrome Operator.

### **4 Training activity**

NIL

**2 PROCEDURE PER I VOLI IFR****2.1 Informazioni generali**

NIL

**2.2 Arrivi****2.2.1 Procedure di entrata**

NIL

**2.2.2 Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento**

NIL

**2.2.3 Controllo delle velocità**

NIL

**2.2.4 Procedure di radio-avaria**

In caso di radio avaria la radioassistenza designata su cui iniziare la discesa per l'atterraggio è COM VOR

**2.3 Partenze****2.3.1 Informazioni generali**

NIL

**2.3.2 Procedure per la messa in moto**

NIL

**2.3.3 Procedure di uscita**

NIL

**2.3.4 Controllo delle velocità**

NIL

**3 PROCEDURE RADAR****3.1 Informazioni generali**

NIL

**3.2 Caratteristiche operative****3.2.1 Uso del radar nel Servizio di Controllo di Aerodromo**

NIL

**3.2.2 Uso del radar per i movimenti di superficie (SMR)**

NIL

**3.3 Caratteristiche tecniche**

NIL

**3.4 Radar avaria**

NIL

**4 PROCEDURE PER I VOLI VFR****4.1 Informazioni generali**

Dal 1° giugno al 30 settembre, a causa dell'intenso traffico IFR, i voli VFR GAT con origine e/o destinazione diversa da LICB, potrebbero subire significativi ritardi nel caso di richieste di attraversamento dei limiti laterali della seguente area:

Area con coordinate:

37°10'23"N 014°33'12"E; 37°09'33"N 014°43'36"E;  
 36°52'00"N 014°43'36"E; 36°47'40"N 014°24'30"E; 36°54'00"N 014°15'00"E (coincidenti con Zona 2 del CTR); da SFC a FL 195.

Vedere ENR 6.3 Carte d'Area VFR.

**4.2 Attività di circuito**

Il circuito di traffico è a Nord del campo qualunque sia la pista in uso

**4.3 Arrivi**

NIL

**2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS****2.1 General information**

NIL

**2.2 Arrivals****2.2.1 Entry procedures**

NIL

**2.2.2 Holding/approach/missed approach procedures**

NIL

**2.2.3 Speed control**

NIL

**2.2.4 Radio-failure**

In the event of radio failure, the radio aid designated to descend for landing is COM VOR

**2.3 Departures****2.3.1 General information**

NIL

**2.3.2 Start-up procedures**

NIL

**2.3.3 Exit procedures**

NIL

**2.3.4 Speed control**

NIL

**3 RADAR PROCEDURES****3.1 General information**

NIL

**3.2 Operational characteristics****3.2.1 Use of radar in Aerodrome Control Service**

NIL

**3.2.2 Use of radar for surface movements (SMR)**

NIL

**3.3 Technical characteristics**

NIL

**3.4 Radar failure**

NIL

**4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS****4.1 General information**

From June 1st to September 30th, due to intense IFR Traffic, VFR GAT flights originating from and/or destined to locations other than LICB may experience significant delays when requesting to cross the lateral boundaries of the following area:

Area bounded by the coordinates:

37°10'23"N 014°33'12"E; 37°09'33"N 014°43'36"E;  
 36°52'00"N 014°43'36"E; 36°47'40"N 014°24'30"E; 36°54'00"N 014°15'00"E (coinciding with Zone 2 of the CTR); from SFC to FL 195.

See ENR 6.3 VFR Area Charts.

**4.2 Circuit activity**

Traffic circuit North of the field whatever the RWY in use

**4.3 Arrivals**

NIL

**4.4 Partenze**

NIL

**4.5 Sorvoli**

NIL

**4.6 VFR Speciale**

NIL

**4.7 VFR notturno**

Il VFR Notturno è consentito esclusivamente a:

- a. aeromobili Militari nazionali ed Alleati
- b. aeromobili appartenenti alle Forze di Polizia di Stato, dei VVF e della protezione Civile
- c. voli HEMS

**4.8 Attività addestrativa**

NIL

**5 LVP**

NIL

**LICB AD 2.23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE****LICB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION****1 PROCEDURE CONTINGENCY PER LE OPERAZIONI DI VOLO IN PRESENZA DI NUBE DI CENERE VULCANICA (Riferimento Circolare ENAC GEN-04C)**

Allo scopo di prevenire gli effetti pregiudizievoli alla sicurezza delle operazioni degli aeromobili da e per Comiso sia in volo che a terra, derivanti dalla presenza della nube di cenere vulcanica che fuoriesce dall'Etna in fase eruttiva, è stata definita la settorizzazione dello spazio aereo afferente il CTR di Catania, di seguito riportata, e le procedure strumentali di volo disponibili in relazione al/ai settore/i chiuso/i alle operazioni di volo.

**NOTA**

**Data l'impossibilità di determinare l'altitudine, la direzione e la densità della nube di cenere vulcanica a causa delle condizioni meteorologiche, tutti i voli all'interno del CTR di Catania debbono essere condotti con la massima attenzione. Tutti gli equipaggi si adopereranno per evitare qualsiasi contatto con il suddetto fenomeno. Variazioni inaspettate di altitudine, direzione e densità della nube dovranno essere valutate con attenzione prendendo in considerazione i relativi SIGMET emessi.**

**1.1 SUDDIVISIONE DELLO SPAZIO AEREO**

Lo spazio all'interno del quale verranno effettuate le analisi dei fenomeni in questione ai fini della gestione flessibile dello spazio stesso e del traffico interessato è identificato dai limiti laterali e verticali del CTR di Catania e da settori di ampiezza non omogenea con origine nel punto di coordinate 37°44'55"N 015°00'02"E, come di seguito indicati (vedi anche ENR 2.1.2 CTR CATANIA):

SECTOR A1: 000°/029°  
 SECTOR A2: 030°/077°  
 SECTOR A3: 078°/099°  
 SECTOR B1: 100°/119°  
 SECTOR B2: 120°/149°  
 SECTOR B3: 150°/179°  
 SECTOR C1: 180°/209°  
 SECTOR C1 BIS: 180°/209° 34 NM  
 SECTOR C2: 210°/242°  
 SECTOR C3: 243°/269°  
 SECTOR D1: 270°/299°  
 SECTOR D2: 300°/329°  
 SECTOR D3: 330°/359°  
 (variazione magnetica di riferimento: 4°E/2023)

**4.4 Departures**

NIL

**4.5 Overflying**

NIL

**4.6 Special VFR**

NIL

**4.7 VFR/N**

VFR Night Flight is allowed only to:

- a. national and allied military aircraft
- b. aircraft belonging to the police, Fire Brigade, and Civil Defence
- c. HEMS flights

**4.8 Training activity**

NIL

**5 LVP**

NIL

**1 FLIGHT CONTINGENCY PROCEDURES IN CASE OF VOLCANIC ASH CLOUD (Ref. ENAC provision GEN-04C)**

In order to prevent dangerous effects on the safety of operations of aircraft to/from Comiso aerodrome, both in flight and on the ground, due to the presence of volcanic ash cloud during the eruption of Etna, the airspace of Catania CTR has been divided in sectors, in order to specify instrument procedures available when a sector (or more than one) is/are interdicted for flight operations.

**REMARK**

**Due to the impossibility to determinate altitude direction and/or density of volcanic ash cloud due to variability of the meteorological conditions, all flights within Catania CTR must be conducted with maximum attention. All crew will use maximum caution in order to avoid any contact with mentioned phenomena. Unexpected variations as per direction altitude and/or density of the cloud should be carefully considered taking into account proper issued SIGMET.**

**1.1 DIVISION OF AIRSPACE**

To ensure a flexible management of the airspace concerned and of the relevant traffic, the airspace within which the volcanic phenomena will be analysed is defined by lateral and vertical limits of Catania CTR and by sectors (with extent not homogeneous) having origin on coordinates 37°44'55"N 015°00'02"E and identified as follows (see also ENR 2.1.2 CTR CATANIA):

SECTOR A1: 000°/029°  
 SECTOR A2: 030°/077°  
 SECTOR A3: 078°/099°  
 SECTOR B1: 100°/119°  
 SECTOR B2: 120°/149°  
 SECTOR B3: 150°/179°  
 SECTOR C1: 180°/209°  
 SECTOR C1 BIS: 180°/209° 34 NM  
 SECTOR C2: 210°/242°  
 SECTOR C3: 243°/269°  
 SECTOR D1: 270°/299°  
 SECTOR D2: 300°/329°  
 SECTOR D3: 330°/359°  
 (reference magnetic variation: 4°E/2023)

## 1.2 LIMITAZIONI OPERATIVE

In funzione dei settori interessati dalla nube, le STAR, SID e IAP sono disponibili come di seguito riportato (nel caso in cui due o più settori siano contemporaneamente interdetti alle operazioni di volo, si applicherà la soluzione più restrittiva):

- a. Nube nel SETTORE A1  
Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding
- b. Nube nel SETTORE A2  
Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding
- c. Nube nel SETTORE A3  
Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding
- d. Nube nel SETTORE B1  
Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding
- e. Nube nel SETTORE B2  
Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding
- f. Nube nel SETTORE B3  
STAR  
NOTRI 1T: sospesa  
IAP  
Nessuna conseguenza sulle procedure  
SID  
Nessuna conseguenza sulle procedure  
Holding  
usabili
- g. Nube nel SETTORE C1  
STAR  
NOTRI 1T: sospesa  
IAP  
Nessuna conseguenza sulle procedure  
SID  
ROMSU 5A: sospesa  
Holding  
COM VOR al di sopra di FL120: sospesa
- h. Nube nel SETTORE C1 BIS  
STAR  
Tutte le procedure sono sospese  
IAP  
Tutte le procedure sono sospese  
SID  
Tutte le procedure sono sospese  
Holding  
Non usabili
- i. Nube nel SETTORE C2  
STAR  
Sospese ad eccezione della seguente: NOTRI 1T  
IAP  
Tutte le procedure sono sospese  
SID  
Sospese ad eccezione della seguente: ROMSU 5A  
Holding  
Usabili
- j. Nube nel SETTORE C3  
Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding
- k. Nube nel SETTORE D1  
Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding
- l. Nube nel SETTORE D2  
Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding
- m. Nube nel SETTORE D3  
Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding

## 1.3 TRAFFICO VFR

Il traffico VFR non è consentito sia all'interno del/i settore/i interdetto/i, sia nello spazio aereo sottostante i medesimi. Il restante traffico VFR, sia per motivi di sicurezza, sia a causa della presenza della nube di cenere vulcanica e alla conseguente particolare gestione del traffico IFR all'interno del CTR potrebbe subire delle limitazioni o ritardi.

## 1.4 AIREP SPECIAL

In presenza di attività vulcanica pre-eruttiva, eruzione vulcanica o nube di cenere vulcanica, gli equipaggi di condotta effettuano l'osservazione speciale comunicandone gli esiti mediante AIREP SPECIAL (rif. regolamento ENAC "Meteorologia per la Navigazione Aerea", Capitolo 5) all'ente ATS di competenza.

## 1.2 OPERATIONAL LIMITATIONS

Depending on sector/s affected, STAR, SID and IAP are available as below described (if two or more sectors are interdicted to flight operations, the most restrictive provision will be applied):

- a. Ash cloud in SECTOR A1  
Procedures and holding normally available
- b. Ash cloud in SECTOR A2  
Procedures and holding normally available
- c. Ash cloud in SECTOR A3  
Procedures and holding normally available
- d. Ash cloud in SECTOR B1  
Procedures and holding normally available
- e. Ash cloud in SECTOR B2  
Procedures and holding normally available
- f. Ash cloud in SECTOR B3  
STAR  
NOTRI 1T: suspended  
IAP  
Procedures normally available  
SID  
Procedures normally available  
Holding  
Available
- g. Ash cloud in SECTOR C1  
STAR  
NOTRI 1T: suspended  
IAP  
Procedures normally available  
SID  
ROMSU 5A: suspended  
Holding  
COM VOR above FL120: suspended
- h. Ash cloud in SECTOR C1 BIS  
STAR  
All procedures suspended  
IAP  
All procedures suspended  
SID  
All procedures suspended  
Holding  
Not available
- i. Ash cloud in SECTOR C2  
STAR  
Suspended except following: NOTRI 1T  
IAP  
All procedures suspended  
SID  
Suspended except following: ROMSU 5A  
Holding  
Available
- j. Ash cloud in SECTOR C3  
Procedures and holding normally available
- k. Ash cloud in SECTOR D1  
Procedures and holding normally available
- l. Ash cloud in SECTOR D2  
Procedures and holding normally available
- m. Ash cloud in SECTOR D3  
Procedures and holding normally available

## 1.3 VFR TRAFFIC

VFR traffic is not allowed both within interdicted sector/s and in the airspace underneath. Remaining VFR traffic, both for safety reasons due to presence of the volcanic ash cloud and for the consequent particular managing of IFR traffic within the CTR, may be subject to limitations or delays.

## 1.4 AIREP SPECIAL

Whenever pre-eruption volcanic activity or a volcanic eruption or volcanic ash cloud are either observed or encountered, pilot in command shall make a special observation and communicate it by means of AIREP SPECIAL (ref. ENAC provision "Meteorologia per la Navigazione Aerea", Chapter 5) to the appropriate ATS unit.

Gli enti ATS possono chiedere al traffico aereo di propria competenza ulteriori informazioni relative ai venti, alla posizione e alla propagazione della nube di cenere vulcanica osservata.  
Nel comunicare il riporto dei venti, la posizione dell'aeromobile deve essere data con riferimento alla radiale/distanza dal 'CTF' VOR/DME.

### **1.5 RIPORTO POST-VOLO - MODELLO VAR (VOLCANIC ACTIVITY REPORT)**

All'arrivo in aeroporto, il riporto completo dell'attività vulcanica osservata deve essere fatto utilizzando il modello VOLCANIC ACTIVITY REPORT - VAR (vedi AIP Italia - ENR 1.1).

Il VAR deve essere consegnato, senza ritardi, all'ufficio meteorologico competente per l'aeroporto di atterraggio.

### **2 WILD LIFE HAZARD**

2.1. Presenza di volatili sull'area di manovra e nelle vicinanze come dettagliato nella tabella sotto riportata. Attività di monitoraggio ed allontanamento in atto (Circolare ENAC serie APT n. 01B)

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours of presence	Quota media di concentrazione dei volatili (FT) Average height of bird concentration (FT)	Arearie di maggiore rischio Areas with the greatest hazard	Grandezza stormi Flock size	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Colombaccio	Sempre (specialmente APR - SEP)	Tutto il giorno, prevalentemente primo mattino	0 - 100 ft	Manto erboso e in volo	2 - 20	Prevalentemente tra il centro RWY 05/23 e la THR RWY 05
Wood Pigeon	Always (especially APR - SEP)	Daylight, mainly in the early morning		Greensward and flying		Mostly between middle RWY 05/23 and THR RWY 05
Rondone	Presenza nel periodo APR - JUL	Tutto il giorno	0 - 500 ft	In volo	10 - 50	Prevalentemente THR RWY 05 e THR RWY 23
Swift	Presence in the period APR - JUL	Daylight		Flying		Mostly THR RWY 05 e THR RWY 23
Storno nero	Sempre (specialmente APR - SEP)	Tutto il giorno, prevalentemente primo mattino	0 - 100 ft	Manto erboso e in volo	10 - 50	Prevalentemente tra il centro RWY 05/23 e la THR RWY 05
Spotless starling	Always (especially APR - SEP)	Daylight, mainly in the early morning		Greensward and flying		Mostly between middle RWY 05/23 and THR RWY 05
Gazza	Sempre	Tutto il giorno	0 - 100 ft	Manto erboso	2 - 10	Prevalentemente tra il centro RWY 05/23 e la THR RWY 05
Magpie	Always	Daylight		Greensward		Mostly between middle RWY 05/23 and THR RWY 05
Cornacchia Grigia	Sempre (specialmente APR - SEP)	Tutto il giorno, prevalentemente primo mattino	0-200 ft	Manto erboso	2 - 10	Prevalentemente tra il centro RWY 05/23 e la THR RWY 05
Hooded crow	Always (especially AUG - NOV)	Daylight, mainly in the early morning		Greensward		Mostly between middle RWY 05/23 and THR RWY 05

ATS units may ask to air traffic involved further information regarding wind, position and spreading of ash cloud.  
When giving information about wind, position of the aircraft shall be referred to radial and distance from 'CTF' VOR/DME.

### **1.5 POST-FLIGHT REPORTING - VAR MODEL (VOLCANIC ACTIVITY REPORT)**

On arrival of a flight at an aerodrome a report of volcanic activity observed shall be made using the VOLCANIC ACTIVITY REPORT form - VAR (see AIP Italia - ENR 1.1).

VAR form has to be delivered, without delay, to the appropriate aerodrome meteorological office.

### **2 WILD LIFE HAZARD**

2.1. Presence of birds on manoeuvring area and surroundings as detailed in the table below. Birds monitoring/evacuation activities in force (ENAC Circular APT series n. 01B)

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours of presence	Quota media di concentrazione dei volatili (FT) Average height of bird concentration (FT)	Aree di maggiore rischio Areas with the greatest hazard	Grandezza stormi Flock size	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Rondine Barn swallow	Presenza nel periodo APR - JUL Presence in the period APR - JUL	Tutto il giorno Daylight	0 - 300 ft	In volo Flying	10 - 20	Prevalentemente tra il centro RWY 05/23 e la THR RWY 05 Mostly between middle RWY 05/23 and THR RWY 05
Gheppio Kestrel	Sempre (specialmente APR - SEP) Always (especially AUG - NOV)	Tutto il giorno Daylight	0-200 ft	In volo Flying	1-2	Prevalentemente tra il centro RWY 05/23 e la THR RWY 23 Mostly between middle RWY 05/23 and THR RWY 23
Poiana Comon buzzard	Sempre (specialmente APR - SEP) Always (especially AUG - NOV)	Tutto il giorno Daylight	0 - 300 ft	In volo Flying	1-2	Prevalentemente tra il centro RWY 05/23 e la THR RWY 05 Mostly between middle RWY 05/23 and THR RWY 05

2.2. In ottemperanza alla circolare ENAC APT 01B, il personale navigante e/o il personale addetto alla manutenzione, è tenuto alla segnalazione degli eventi di Bird/Wildlife Strike (presunti o accertati) al Gestore Aeroportuale al seguente indirizzo safety.comiso@aeroporto.catania.it indicando ogni utile informazione sull'evento con particolare riferimento alla quota (ft), la posizione (distanza dalla TDZ), la fase del volo, eventuali parti dell'aeromobile colpite/danneggiate ed effetti sul volo

### 3 DOCUMENTI DI AZIONE E ACCETTAZIONE DELLA DEVIAZIONE (DAAD), CONDIZIONI SPECIALI (SC) E LIVELLI DI SICUREZZA EQUIVALENTE (ELOS)

2.2. In compliance with Italian CAA ENAC APT 01B circular, flight crew and/or maintenance personnel are required to report Bird/Wildlife Strike events (suspected or confirmed) to the Aerodrome Operator via mail to following mail address safety.comiso@aeroporto.catania.it sharing any useful information regarding the occurrence with particular reference to the height (ft), the position (distance from the TDZ), the phase of the flight, any part(s) of the aircraft struck/damaged and effects on the flight

### 3 DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENTS (DAAD), SPECIAL CONDITIONS (SC) AND EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY (ELOS)

Numero di riferimento	Descrizione
<b>SC.ADR.LICB.001</b>	<p>RWY 05/23, risultano non soddisfatti i seguenti punti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto (b)(1): pendenza media di pista 1.20% a fronte del limite previsto del 1.00%;</li> <li>• Punto (c)(1): pendenza longitudinale massima pari al 1.4% a fronte del valore limite previsto pari al 1.25%</li> <li>• Punto (c)(1): pendenza del primo quarto di pista 1.03 a fronte del limite previsto dello 0.8%;</li> <li>• Punto (c)(1): pendenza dell'ultimo quarto di pista 1.4 a fronte del limite previsto dello 0.8%;</li> </ul> <p>Rif: CS ADR-DSN.B.060 - Longitudinal Slopes of runways</p>

Reference number	Description
<b>SC.ADR.LICB.001</b>	<p>RWY 05/23, the following points are not satisfied:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Point (b)(1): average slope of 1.20% compared to the forecast limit of 1.00%;</li> <li>• Point (c)(1): maximum longitudinal slope 1.4% against the expected limit value of 1.25%</li> <li>• Point (c) (1): slope of the first quarter of RWY 1.03 against the forecast limit of 0.8%;</li> <li>• Point (c) (1): slope of the last quarter of RWY 1.4 against the expected limit of 0.8%;</li> </ul> <p>Ref: CS ADR-DSN.B.060 - Longitudinal Slopes of runways</p>

<b>Numero di riferimento</b>	<b>Descrizione</b>
<b>SC.ADR.LICB.002</b>	<p>RWY 05</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Punto (e): pendenza in salita del terreno al di sotto dell'1.25 % a fronte del valore riscontrato per la clearway pari al 1.6%;</li> </ul> <p>Rif: CS ADR-DSN.B.195 - Clearways</p>
<b>SC.ADR.LICB.003</b>	<p>RWY 23</p> <p>La superficie di avvicinamento per via del territorio circostante ha una pendenza longitudinale pari al 3.3 % (1/30);</p> <p>Rif: CS-ADR-DSN.J.470 - Non-instrument runways</p>
<b>SC.ADR.LICB.006</b>	<p>Special Condition legata alla presenza della segnaletica "End of Apron" (non prevista dalla norma).</p> <p>Rif. CS-ADR-DSN.L.610 – Information Marking</p>

<b>Reference number</b>	<b>Description</b>
<b>SC.ADR.LICB.002</b>	<p>RWY 05</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Point (e): slope of the land below 1.25% compared to the value recorded for the clearway equal to 1.6%;</li> </ul> <p>Ref: CS ADR-DSN.B.195 - Clearways</p>
<b>SC.ADR.LICB.003</b>	<p>RWY 23</p> <p>The approach surface due to the surrounding territory has a longitudinal slope equal to 3.3% (1/30);</p> <p>Ref: CS-ADR-DSN.J.470 - Non-instrument runways</p>
<b>SC.ADR.LICB.006</b>	<p>Special Condition related to the presence of "End of Apron" markings (not required by the regulation)</p> <p>Ref: CS-ADR-DSN.L.610 – Information Marking</p>

<b>Numero di riferimento</b>	<b>Descrizione</b>
<b>DAAD.LICB. 001</b>	<p>La geometria del Turn Pad ha un angolo di 45° tra il bordo del Turn Pad ed il bordo della Runway e tra l'asse del Turn Pad e l'asse della Runway</p> <p>Rif. CS-ADR-DSN.B.095 - Runway Turn Pads Scadenza: Al primo rifacimento della pista di volo</p>
<b>DAAD.LICB. 002</b>	<p>La geometria del Turn Pad ha un angolo di 45° tra il bordo del Turn Pad ed il bordo della Runway e tra l'asse del Turn Pad e l'asse della Runway, pertanto il Marking riporta la stessa inclinazione del bordo della pavimentazione del Turn Pad pari a 45°.</p> <p>Rif. CS-ADR-DSN.B.095 - Runway Turn Pads Scadenza: Al primo rifacimento della pista di volo</p>
<b>DAAD.LICB. 006</b>	<p>Il raccordo A, di categoria D, ha una larghezza definita pari a 23 m; tuttavia la parte pavimentata ha una larghezza che varia da circa 70 m a circa 90 m; le luci di bordo destro nella direzione di ingresso in RWY, risultano posizionate ad una distanza dall'asse TWY pari a 70 m circa (standard è al massimo 3 m). Per tale motivo si rende necessario l'adeguamento della loro posizione in modo da essere conformi al requisito in oggetto.</p> <p>CS-ADR-DSN.M.720 - Taxiway edge lights Scadenza: 31/12/2024</p>

<b>Reference number</b>	<b>Description</b>
<b>DAAD.LICB. 001</b>	<p>The geometry of the Turn Pad has a 45° angle between the edge of the Turn Pad and the edge of the Runway and between the axis of the Turn Pad and the axis of the Runway</p> <p>Ref: CS-ADR-DSN.B.095 - Runway Turn Pads Expires: at the first makeover of the runway</p>
<b>DAAD.LICB. 002</b>	<p>The geometry of the Turn Pad has a 45° angle between the edge of the Turn Pad and the edge of the Runway and between the axis of the Turn Pad and the axis of the Runway, the Marking shows the same inclination of the edge of the Turn Pad .</p> <p>Ref: CS-ADR-DSN.B.095 - Runway Turn Pads Expires: at the first makeover of the runway</p>
<b>DAAD.LICB. 006</b>	<p>Taxiway A is category D, defined width of 23 m; however the paved part has a width that varies from 70 m to 90 m; the edge light of the right side from taxiway to the runway, are positioned at a distance from the TWY center line of about 70 m (standard is max 3 m).</p> <p>For this reason it is necessary to adapt their position so as to comply with the technical requirement.</p> <p>Ref: CS-ADR-DSN.M.720 - Taxiway edge lights Expires: 31/12/2024</p>

<b>Numero di riferimento</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Reference number</b>	<b>Description</b>
<b>DAAD.LICB. 007</b>	<p>Il raccordo A, di categoria D, ha una larghezza definita pari a 23 m; tuttavia la parte pavimentata ha una larghezza da 90 a 70 m; il Mandatory Instruction Sign di dx nella direzione di ingresso in RWY, risulta posizionato ad una distanza dall'asse TWY pari a 86 m circa, a fronte della distanza prevista dalla norma (11,5+la distanza dal bordo che come da norma varia da 11 a 21 m).</p> <p>Per tale motivo si rende necessario l'adeguamento della loro posizione in modo da essere conforme al requisito in oggetto.</p> <p>Rif: CS-ADR-DSN.M.780 – Mandatory istructions signs Scadenza: 31/12/2024</p>	<b>DAAAD.LICB. 007</b>	<p>Taxiway A, category D, has a defined width of 23 m; however the paved part has a width from 90 to 70 m; the right Mandatory Instruction Sign in the direction of the entry into RWY is positioned at a distance from TWY center line of about 86 m, compared to the distance required by the rule (11,5+ the distance from the edge which, as per rule varies from 11 to 21 m).</p> <p>For this reason it is necessary the adjustment of their position in order to be comply with the requirement in question.</p> <p>Ref: CS-ADR-DSN.M.780 – Mandatory istructions signs Expires: 31/12/2024</p>

**LICB AD 2.24 CARTE AERONAUTICHE RELATIVE ALL'AEROPORTO****LICB AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME**

<b>Carte - Charts</b>	<b>Pagine - Pages</b>
AERODROME CHART ICAO	AD 2 LICB 2 - 1
HOT SPOT MAP (NOT FOR NAVIGATION)	AD 2 LICB 2 - 3
LOW VISIBILITY PROCEDURES CHART RWY 05/23	AD 2 LICB 2 - 5
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART ICAO	AD 2 LICB 2 - 7
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 05/23	AD 2 LICB 3 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE B ICAO	AD 2 LICB 3 - 3
STAR VOR	AD 2 LICB 4 - 1
STAR VOR DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICB 4 - 3
ICAO VISUAL APPROACH CHART	AD 2 LICB 5 - 1
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS RWY 05	AD 2 LICB 5 - 3
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS RWY 05 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICB 5 - 5
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-Z RWY 05	AD 2 LICB 5 - 7
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-Z RWY 05 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICB 5 - 9
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-Y RWY 05	AD 2 LICB 5 - 11
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-Y RWY 05 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICB 5 - 13
STANDARD INITIAL DEPARTURE CHART (SID)	AD 2 LICB 6 - 1
STANDARD INITIAL DEPARTURE CHART (SID) DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICB 6 - 3

<b>Carte - Charts</b>	<b>Pagine - Pages</b>
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart ICAO	NIL

**LICB AD 2.25 Penetrazione della VSS (Visual Segment Surface)****LICB AD 2.25 Visual segment surface (VSS) penetration**

**THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK**