

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

<b>1</b>	<b>Coordinate ARP ARP coordinates</b>	40°53'04"N 014°17'27"E
<b>2</b>	<b>Direzione e distanza dalla città Direction and distance from city</b>	3.24 NM N/NE
<b>3</b>	<b>Elevazione/Temperatura di riferimento Elevation/Reference temperature</b>	294 FT / 32.2° C
<b>4</b>	<b>Ondulazione del geoide Geoid undulation</b>	154.5 FT
<b>5</b>	<b>Declinazione magnetica/Variazione annuale Magnetic variation/Annual change</b>	4° E (2025.0) / 7'E
<b>6</b>	<b>Autorità amministrativa aeroportuale  Aerodrome administration authority</b>	ENAC - DT Campania Aeroporto "Ugo Niutta" Viale Fulco Ruffo di Calabria 80144 Napoli Capodichino Tel +39 081 5951203/8 Fax +39 081 5951229 e-mail: campania.apt@enac.gov.it Ufficio di Napoli Tel +39 081 5951203/8 Fax +39 081 5951229
	<b>Gestore aeroportuale  Aerodrome operator</b>	GESAC S.p.A. sito web: www.aeroportodinapoli.it Airport Duty Manager Tel +39 081 7896638 Fax +39 081 7896864 Mob +39 331 7222584 e-mail: airportdutymanager@gesac.it GESAC S.p.A. web site: www.aeroportodinapoli.it Airport Duty Manager Tel +39 081 7896638 Fax +39 081 7896864 Mob +39 331 7222584 e-mail: airportdutymanager@gesac.it
	<b>Handlers</b>	GH Napoli S.p.A. sito web: www.ghitalia.it Station Manager Tel +39 081 7896385 Fax +39 081 7896285 SITA NAPKWXH e-mail: station-manager-nap@ghitalia.it Aviation Services S.p.A. sito web: www.as-airport.it Station Manager Cell.+39 393 9201854 SITA NAPKK8X - NAPKW8X e-mail: opsnap@as-airport.it GH Napoli S.p.A. web site: www.ghitalia.it Station Manager Tel +39 081 7896385 Fax +39 081 7896285 SITA NAPKWXH

		e-mail: station-manager-nap@ghitalia.it Aviation Services S.p.A. web site: www.as-airport.it Station Manager Mob.+39 393 9201854 SITA NAPKK8X - NAPKW8X e-mail: opsnap@as-airport.it
	<b>Autorità ATS</b>  <b>ATS authority</b>	ENAV S.p.A. - Centro Aeroportuale Napoli Tel +39 081 7070044; fax: +39 081 7070027 e-mail: ci-napoli@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: 4D 2. Variazione annuale: Zona anomala  1. Ref code Annex 14 flight infrastructure: 4D 2. Annual change: Anomaly zone

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

<b>1</b>	<b>Amministrazione aeroportuale</b> <b>Aerodrome Administration</b>	H24
<b>2</b>	<b>Dogana ed immigrazione</b> <b>Customs and immigration</b>	H24
<b>3</b>	<b>Servizio sanitario</b> <b>Health and sanitation</b>	H24
<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>	H24
<b>8</b>	<b>Rifornimento</b>	CARBOIL SRL: Jet A1 HR 0400-2130 (0300-2030) Tel + 39 081 7896393; Fax + 39 081 7896492 email: depa.napoli@carboil.it Orari diversi: inoltrare richiesta in accordo agli orari di servizio pubblicati. AEROSERVICE SRL: AVGAS 100LL MON-SAT HR 0800-1400 (0700-1300) Orari diversi: su richiesta almeno 2 ore in anticipo Festivi: su richiesta almeno 24 ore in anticipo Servizio non fornito: 1° Gennaio, domenica e lunedì di Pasqua, 15 Agosto, 25 e 26 Dicembre. Tel: +39 348 3365293, 348 3821968, 338 6451023 LEVORATO MARCEVAGGI SRL: Jet A1 HR 0400 – 2130 (0300 – 2030) Tel + 39 081 7896678 Mob + 39 333 9438283 Fax + 39 081 7896567 email: napoli@levoratomarcevaggi.it

	<b>Fuelling</b>	CARBOIL SRL: Jet A1 HR 0400-2130 (0300-2030) Tel + 39 081 7896393; Fax + 39 081 7896492 email: depa.napoli@carboil.it Other hours: to be required in advance during published operational hours. AEROSERVICE SRL: AVGAS 100LL MON-SAT HR 0800-1400 (0700-1300) Other HR: on request 2 hours in advance Holidays: on request 24 hours in advance Service not provided on 1st January, Easter Sunday and Easter Monday, 15th August, 25th and 26th December. Tel: +39 348 3365293, 348 3821968, 338 6451023 LEVORATO MARCEVAGGI SRL: Jet A1 HR 0400 – 2130 (0300 – 2030) Tel + 39 081 7896678 Mob + 39 333 9438283 Fax + 39 081 7896567 email: napoli@levoratomarcevaggi.it
<b>9</b>	<b>Handling</b> <b>Handling</b>	H24
<b>10</b>	<b>Servizi di sicurezza</b> <b>Security</b>	H24
<b>11</b>	<b>De-icing</b> <b>De-icing</b>	NIL
<b>12</b>	<b>Note</b> <b>Remarks</b>	1. ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1 1. ARO CBO ROMA: see GEN 3.1

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

<b>1</b>	<b>Attrezzatura di carico e scarico merci</b> <b>Cargo-handling facilities</b>	Nastro trasportatore - Carrelli - Scale - Trattori - Elevatori - Ponte a paranco 10 tonnellate Conveyor belt - Trolley - Ladders - Tractors - Elevators - Bridge with tackle 10 tons
<b>2</b>	<b>Tipi di carburante/Olio</b> <b>Fuel/Oil types</b>	JET A1, AVGAS 100LL / NIL
<b>3</b>	<b>Capacità di rifornimento</b> <b>Fuelling capacity</b>	NIL
<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>	Piccole riparazioni Minors repairs
<b>7</b>	<b>Note</b>  <b>Remarks</b>	Gli aeromobili devono contattare: 1. GESAC Management Office sulla frequenza operativa 131.675 2. GH Napoli per il servizio handling, sulla frequenza operativa 131.875 3. AVIATION SERVICE per il servizio handling, sulla frequenza operativa 131.575  Aircraft must contact: 1. GESAC Management Office FREQ 131.675 of airport operation 2. GH Napoli for handling service FREQ 131.875 of airport operation 3. AVIATION SERVICE for handling service FREQ 131.575 of airport operation

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

<b>1</b>	<b>Alberghi Hotels</b>	Napoli città Napoli city
<b>2</b>	<b>Ristoranti Restaurants</b>	HR 1000-2030 (0900-1930)
<b>3</b>	<b>Trasporti Transportation</b>	Autolinee - Taxi Bus - Taxi
<b>4</b>	<b>Servizio medico Medical facilities</b>	Pronto soccorso in zona pista - Infermeria - Medici - Ambulanze Ospedale in Napoli città, 2 km First aid treatment on line of flight - Infirmary - Medical assistance - Ambulance Hospital in Napoli town, 2 km
<b>5</b>	<b>Banca e ufficio postale Bank and Post office</b>	0700-1200 (0600-1100)
<b>6</b>	<b>Ufficio turistico Tourist office</b>	Customer Service desk 0430-2300 (0330-2200)
<b>7</b>	<b>Note Remarks</b>	NIL

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

<b>1</b>	<b>Categoria servizio antincendio aeroportuale Aerodrome category for fire fighting</b>	CAT 8 ICAO
<b>2</b>	<b>Equipaggiamento per il soccorso Rescue equipment</b>	NIL
<b>3</b>	<b>Rimozione aeromobili in difficoltà Capability for removal of disabled aircraft</b>	Recovery Sistem Kit disponibile per aeromobili fino a ICAO CAT. C (A320) Aircraft Recovery Sistem Kit available up to ICAO CAT. C (A320)
<b>4</b>	<b>Note Remarks</b>	NIL

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

<b>1</b>	<b>Equipaggiamenti di pulitura Types of clearing equipment</b>	1) Equipaggiamento sgombro neve a) mezzi spalanave reperibili durante la stagione invernale da ditta esterna, altro equipaggiamento a richiesta 2) Equipaggiamento per la pulizia ordinaria a) Spazzatrice Bucher 9500 b) Tappeto Fod Boss 1) Snow removal equipment a) snowsweepers on call during winter season from external suppliers, other equipment on request 2) Routine clearing equipment a) sweeper Bucher 9500 b) fod Boss rug
<b>2</b>	<b>Priorità Clearance priorities</b>	Pista – Taxiway - Apron Runway – Taxiway – Apron
<b>3</b>	<b>Uso di materiale per il trattamento della superficie dell'area di movimento Use of material for movement area surface treatment</b>	NIL NIL
<b>4</b>	<b>Piste invernali appositamente preparate Specially prepared winter runways</b>	NIL NIL

5	<b>Note</b>  <b>Remarks</b>	1. Le caratteristiche di aderenza della pista verranno misurate mensilmente, con l'uso del Griptester-trailer (GRT) con sistema autobagnante. Il coefficiente minimo di aderenza sarà G=0,53 e sotto tale valore saranno intraprese azioni correttive e di manutenzione. Se il coefficiente minimo di aderenza è al di sotto di G=0,43 la pista potrà essere scivolosa 2. La rilevazione delle condizioni della pista e i rapporti sono gestiti in accordo a quanto contenuto nella circolare AIC A2/21 3. Sostanze utilizzate per il trattamento della superficie dell'area di manovra: non applicabile 4. Piste invernali appositamente predisposte: non applicabile 1. Adherence characteristic measurement will be monthly measured, by use of Griptester-trailer (GRT), self wetting. Minimum friction coefficient will be G=0,53 and below that value maintenance and corrective actions will be taken. If minimum friction coefficient is below G=0,43 RWY may be slippery 2. Runway surface condition assessment and reporting are managed according to prescriptions contained in AIC A2/21 3. Use of material for movement area surface treatment: not applicable 4. Specially prepared winter runways: not applicable
---	-----------------------------------	---

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

1	<b>Superficie e resistenza dell'area di stazionamento</b> <b>Apron surface and strength</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; width: 30%;">Identificativo</th><th style="text-align: left; width: 30%;">Superficie</th><th style="text-align: left; width: 40%;">Resistenza</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Designator</b></td><td><b>Surface</b></td><td><b>Strength</b></td></tr> <tr> <td><b>Apron 1 - Stands 10, 17-23, 41-46:</b></td><td>CONC</td><td>PCN 85/R/B/W/T</td></tr> <tr> <td><b>Apron 1 - Stands 11-16:</b></td><td>CONC</td><td>PCN 58/R/B/W/T</td></tr> <tr> <td><b>Apron 1 - Stands 51-57:</b></td><td>CONC</td><td>PCN 119/R/C/X/T</td></tr> <tr> <td><b>Apron 2 - Stands 61-67:</b></td><td>CONC</td><td>PCN 83/R/B/X/T</td></tr> <tr> <td><b>Apron 3 - Stands 71-75:</b></td><td>CONC</td><td>PCN 68/R/B/W/T</td></tr> </tbody> </table>				Identificativo	Superficie	Resistenza	<b>Designator</b>	<b>Surface</b>	<b>Strength</b>	<b>Apron 1 - Stands 10, 17-23, 41-46:</b>	CONC	PCN 85/R/B/W/T	<b>Apron 1 - Stands 11-16:</b>	CONC	PCN 58/R/B/W/T	<b>Apron 1 - Stands 51-57:</b>	CONC	PCN 119/R/C/X/T	<b>Apron 2 - Stands 61-67:</b>	CONC	PCN 83/R/B/X/T	<b>Apron 3 - Stands 71-75:</b>	CONC	PCN 68/R/B/W/T																																											
Identificativo	Superficie	Resistenza																																																																			
<b>Designator</b>	<b>Surface</b>	<b>Strength</b>																																																																			
<b>Apron 1 - Stands 10, 17-23, 41-46:</b>	CONC	PCN 85/R/B/W/T																																																																			
<b>Apron 1 - Stands 11-16:</b>	CONC	PCN 58/R/B/W/T																																																																			
<b>Apron 1 - Stands 51-57:</b>	CONC	PCN 119/R/C/X/T																																																																			
<b>Apron 2 - Stands 61-67:</b>	CONC	PCN 83/R/B/X/T																																																																			
<b>Apron 3 - Stands 71-75:</b>	CONC	PCN 68/R/B/W/T																																																																			
2	<b>Larghezza, superficie e resistenza delle TWY</b> <b>TWY width, surface and strength</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; width: 20%;">Identificativo della TWY</th><th style="text-align: left; width: 20%;">Larghezza (M)</th><th style="text-align: left; width: 30%;">Superficie</th><th style="text-align: left; width: 30%;">Resistenza</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Designator of TWY</b></td><td><b>Width (M)</b></td><td><b>Surface</b></td><td><b>Strength</b></td></tr> <tr> <td><b>A</b></td><td>23 M</td><td>ASPH</td><td>PCN 88/F/B/W/T</td></tr> <tr> <td><b>B</b></td><td>23 M</td><td>ASPH</td><td>PCN 88/F/B/W/T</td></tr> <tr> <td><b>BC</b></td><td>23 M</td><td>ASPH</td><td>PCN 68/F/C/X/T</td></tr> <tr> <td><b>C</b></td><td>23 M</td><td>ASPH</td><td>PCN 88/F/B/W/T</td></tr> <tr> <td><b>D</b></td><td>23 M</td><td>ASPH</td><td>PCN 88/F/B/W/T</td></tr> <tr> <td><b>E</b></td><td>23 M</td><td>ASPH</td><td>PCN 88/F/B/W/T</td></tr> <tr> <td><b>F</b></td><td>23 M</td><td>ASPH</td><td>PCN 88/F/B/W/T</td></tr> <tr> <td><b>G</b></td><td>23 M</td><td>ASPH</td><td>PCN 88/F/B/W/T</td></tr> <tr> <td><b>H</b></td><td>23 M</td><td>ASPH</td><td>PCN 58/F/B/Y/U</td></tr> <tr> <td><b>L</b></td><td>23 M</td><td>ASPH</td><td>PCN 61/F/B/X/T</td></tr> <tr> <td><b>N</b></td><td>23 M</td><td>ASPH</td><td>PCN 78/F/B/X/T</td></tr> <tr> <td><b>P</b></td><td>23 M</td><td>ASPH</td><td>PCN 74/F/B/W/T</td></tr> <tr> <td><b>TN</b></td><td>23 M</td><td>ASPH</td><td>PCN 74/F/B/W/T</td></tr> <tr> <td><b>TS</b></td><td>23 M</td><td>ASPH</td><td>PCN 88/F/B/W/T</td></tr> </tbody> </table>				Identificativo della TWY	Larghezza (M)	Superficie	Resistenza	<b>Designator of TWY</b>	<b>Width (M)</b>	<b>Surface</b>	<b>Strength</b>	<b>A</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T	<b>B</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T	<b>BC</b>	23 M	ASPH	PCN 68/F/C/X/T	<b>C</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T	<b>D</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T	<b>E</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T	<b>F</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T	<b>G</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T	<b>H</b>	23 M	ASPH	PCN 58/F/B/Y/U	<b>L</b>	23 M	ASPH	PCN 61/F/B/X/T	<b>N</b>	23 M	ASPH	PCN 78/F/B/X/T	<b>P</b>	23 M	ASPH	PCN 74/F/B/W/T	<b>TN</b>	23 M	ASPH	PCN 74/F/B/W/T	<b>TS</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T
Identificativo della TWY	Larghezza (M)	Superficie	Resistenza																																																																		
<b>Designator of TWY</b>	<b>Width (M)</b>	<b>Surface</b>	<b>Strength</b>																																																																		
<b>A</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T																																																																		
<b>B</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T																																																																		
<b>BC</b>	23 M	ASPH	PCN 68/F/C/X/T																																																																		
<b>C</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T																																																																		
<b>D</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T																																																																		
<b>E</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T																																																																		
<b>F</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T																																																																		
<b>G</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T																																																																		
<b>H</b>	23 M	ASPH	PCN 58/F/B/Y/U																																																																		
<b>L</b>	23 M	ASPH	PCN 61/F/B/X/T																																																																		
<b>N</b>	23 M	ASPH	PCN 78/F/B/X/T																																																																		
<b>P</b>	23 M	ASPH	PCN 74/F/B/W/T																																																																		
<b>TN</b>	23 M	ASPH	PCN 74/F/B/W/T																																																																		
<b>TS</b>	23 M	ASPH	PCN 88/F/B/W/T																																																																		
3	<b>Localizzazione/Elevazione ACL</b> <b>ACL location/Elevation</b>	THR 06: 284 ft; THR 24: 223 ft																																																																			
4	<b>Punto di controllo VOR /INS</b> <b>VOR/INS checkpoints</b>	NIL / NIL																																																																			

<b>5</b>	<b>Note Remarks</b>	1. Illuminazione area di stazionamento: luci azzurre 1. Parking area lights: blue
----------	-------------------------	--

**LIRN AD 2.9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA, SISTEMA DI CONTROLLO E SEGNALETICA****LIRN 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</b>  <b>Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b>	Sistema di guida al rullaggio: linea gialla continua sull'asse longitudinale e fuochi longitudinali a luce azzurra. Le piazzole dotate di guida del pilota al parcheggio degli aeromobili sono riportate nella APDC. Il sistema di guida al parcheggio disponibile è del tipo: A-VDGS.  Taxiing guidance system: continuous yellow marking on the longitudinal axis and longitudinal blue lights. Aircraft stand equipped with parking guidance systems are depicted on APDC. Type of parking guidance system available is: A-VDGS.
<b>2</b>	<b>Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY</b> <b>RWY and TWY markings and lights</b>	Vedi carta AD in vigore  See AD Chart in force
<b>3</b>	<b>Barre d'arresto</b> <b>Stop bars</b>	Vedi carta AD in vigore  See AD Chart in force
<b>4</b>	<b>Note Remarks</b>	NIL

**LIRN AD 2.10 OSTACOLI AEROPORTUALI****LIRN AD 2.10 AERODROME OBSTACLES**

Ostacoli che penetrano le superficie di limitazione degli ostacoli Obstacles that penetrate the obstacle limitation surfaces									
ID	Tipo Type	Coordinate Coordinates	Height		Elevation		Segnalazione ICAO ICAO Signal	Note Remarks	
			m	ft	m	ft			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
900715	ALBERO/ TREE	40°52'37.2"N 014°16'30.3"E	23	74	112	366	NO	YES	RWY 06 Approach Surface
900716	ANTENNA/ ANTENNA	40°52'41.2"N 014°16'12.4"E	27	89	116	382	NO	YES	RWY 06 Approach Surface
900717	PALO/ POLE	40°53'37.7"N 014°16'39.2"E	48	156	133	435	NO	YES	Inner Horizontal
900718	ANTENNA/ ANTENNA	40°53'15.3"N 014°14'26.7"E	46	152	190	624	NO	YES	Inner Horizontal
900719	ANTENNA/ ANTENNA	40°53'15.1"N 014°15'05.3"E	43	142	163	536	NO	YES	Inner Horizontal
900720	PALO/ POLE	40°52'11.5"N 014°13'08.9"E	85	279	357	1170	NO	YES	Conical
900721	GUGLIA/ SPIRE	40°52'09.2"N 014°13'56.0"E	28	90	253	829	NO	YES	Inner Horizontal
900722	PALO/ POLE	40°51'25.1"N 014°16'39.1"E	124	407	138	453	YES	YES	Inner Horizontal
900723	ANTENNA/ ANTENNA	40°52'20.5"N 014°14'52.5"E	34	110	190	625	NO	YES	Inner Horizontal
900724	EDIFICIO/ BUILDING	40°51'48.7"N 014°15'20.7"E	14	45	166	543	NO	YES	Inner Horizontal
900725	PALO/ POLE	40°51'49.0"N 014°13'08.6"E	44	144	322	1057	NO	YES	Conical

Ostacoli che penetrano le superfici di limitazione degli ostacoli Obstacles that penetrate the obstacle limitation surfaces									
ID	Tipo Type	Coordinate Coordinates	Height		Elevation		Segnalazione ICAO ICAO Signal		Note Remarks
			m	ft	m	ft	DAY	NIGHT	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
900726	PALO/ POLE	40°50'38.7"N 014°14'17.7"E	59	192	284	930	NO	YES	Conical
Vedi AOC in vigore - See AOC in force									

Ostacoli che penetrano la superficie di identificazione degli ostacoli dell'area della traiettoria di volo al decollo Obstacles that penetrate the take-off flight path area obstacle identification surface									
ID	Tipo Type	Coordinate Coordinates	Height		Elevation		Segnalazione ICAO ICAO Signal		Note Remarks
			m	ft	m	ft	DAY	NIGHT	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
900776	ANTENNA/ ANTENNA	40°52'12.3"N 014°15'23.3"E	36	116	160	525	NO	YES	RWY 24 Take off climb surface
900777	GUGLIA/ SPIRE	40°52'04.8"N 014°14'54.4"E	42	138	183	600	NO	YES	RWY 24 Take off climb surface
900778	EDIFICIO/ BUILDING	40°52'06.8"N 014°14'45.0"E	20	67	193	632	NO	YES	RWY 24 Take off climb surface
900779	EDIFICIO/ BUILDING	40°52'21.6"N 014°15'30.4"E	19	62	146	477	NO	NO	RWY 24 Take off climb surface
900780	GUGLIA/ SPIRE	40°51'52.6"N 014°14'49.5"E	67	221	170	557	NO	NO	RWY 24 Take off climb surface
Vedi AOC in vigore - See AOC in force									

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

1	<b>Ufficio METEO associato Associated MET Office</b>	ITALY MFU
2	<b>Orario di servizio Hours of service</b>	H24
3	<b>Ufficio responsabile preparazione TAF / Periodo di validità Office responsible for TAF preparation / Period of validity</b>	ITALY MFU / 24H
4	<b>Tipo di previsione per l'atterraggio / Intervallo di emissione Type of landing forecast / Interval of issuance</b>	TREND / 30'

<b>5</b>	<b>Briefing e consultazione fornita</b>  <b>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</b>  <b>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</b>  <b>Charts and other information available for briefing or consultation</b>	P, W, SWL
<b>8</b>	<b>Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione</b>  <b>Supplementary equipment available for providing information</b>	Fax
<b>9</b>	<b>Enti ATS destinatari delle informazioni</b>  <b>ATS units provided with information</b>	Napoli TWR, Roma ACC
<b>10</b>	<b>Informazioni climatologiche ed informazioni supplementari</b>  <b>Climatological information and additional information</b>	<p>1. ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1</p> <p>2. ITALY MFU: vedi GEN 3.5</p> <p>3. Aeroporto occasionalmente interessato da fenomeni di wind shear, più ricorrenti da novembre ad aprile, in prevalenza con venti di almeno 10 kt da 30°-60° (con cielo sereno) e da 180°-210° (con cielo nuvoloso o pioggia, cui si somma un contributo di brezza). Possibili effetti orografici del Vesuvio durante l'avvicinamento.</p> <p>4. Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 8400ft e cumulonembi o cumuli torregianti con base di qualsiasi altezza</p> <p>1. ARO CBO ROMA: see GEN 3.1</p> <p>2. ITALY MFU: see GEN 3.5</p> <p>3. Aerodrome occasionally affected by wind shear phenomena, more often occurring between November and April and mostly originated by winds having at least a 10 kt intensity and 30°-60° (with clear sky) or 180°-210° (with cloudy sky or rain, and an additional contribution by the sea breeze) directions. Possible terrain-induced effects by MT Vesuvium during approach.</p> <p>4. Clouds of operational significance: clouds with base height below 8400ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance</p>

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

<b>Designazione RWY</b> <b>Designation</b>	<b>QTE Rilevamento</b> <b>Vero True Bearing</b>	<b>Dimensioni RWY</b> <b>Dimension of RWY (M)</b>	<b>Resistenza e superficie di RWY</b> <b>Strength and surface of RWY</b>	<b>Coordinate THR</b> <b>THR coordinates</b>	<b>THR ELEV / MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione</b> <b>THR ELEV / MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY</b>
				<b>Coordinate RWY END</b> <b>RWY END Coordinates</b>	
				<b>Ondulazione Geoide THR</b> <b>THR Geoid Undulation</b>	
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>06</b>	058.14°	2628 x 45	PCN 90/F/A/W/T BITUMCONG	40°52'54.06"N 014°16'53.61"E  40°53'32.20"N 014°18'14.50"E  154.5 FT	284.5 FT / 285.0 FT
<b>24</b>	238.15°	2628 x 45	PCN 90/F/A/W/T BITUMCONG	40°53'28.95"N 014°18'07.60"E  40°52'47.23"N 014°16'39.14"E	223.1 FT / 248.0 FT

Designazione RWY Designation	QTE Rilevamento Vero True Bearing	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates	THR ELEV / MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV / MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
				Coordinate RWY END RWY END Coordinates	
				Ondulazione Geoide THR THR Geoid Undulation	
1	2	3	4	5	6
				154.4 FT	

Designazione RWY Designation	Pendenza di RWY-SWY Slope	Dimensioni SWY SWY dimension (M)	Dimensioni CWY CWY dimension (M)	Dimensioni strip strip dimension (M)	Dimensioni RESA RESA dimension (M)
1	7	8	9	10	11
06	vedi AOC in vigore/ see AOC in force	NIL	130 x 150	2748 x 300	90 x 90
24	vedi AOC in vigore/ see AOC in force	NIL	150 x 150	2748 x 300	90 x 90

Designazione RWY Designation	OFZ Obstacle free zone	Note Remarks
1	12	13
06	NIL	1) DTHR 399 m 2) STRIP: Gli ultimi 180 m della STRIP inclusa la testata RWY 24 sono ridotti fino ad un minimo di 215 m/Last 180 m of STRIP included RWY 24 head, reduced up to a minimum of 215 m
24	NIL	1) DTHR 190 m 2) STRIP: I primi 180 m della STRIP, inclusa la testata RWY 24, sono ridotti fino a un minimo di 215 m/First 180 m of STRIP, including RWY 24 head, reduced up to a minimum of 215 m

**LIRN AD 2.13 DISTANZE DICHIARATE****LIRN AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

Designazione RWY RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
06	2628	2758	2628	2229
INT TAKE-OFF B	2367	2497	2367	-
INT TAKE-OFF C	1649	1779	1649	-
INT TAKE-OFF H	2368	2498	2368	-
INT TAKE-OFF L	1649	1779	1649	-
24	2628	2778	2628	2438
INT TAKE-OFF C	979	1129	979	-
INT TAKE-OFF E	2326	2476	2326	-
INT TAKE-OFF L	979	1129	979	-
<b>NOTE</b>	1. Gli Intersection Take-off sono utilizzabili soltanto su richiesta del pilota o su richiesta della TWR previo benestare del pilota			
<b>REMARKS</b>	2. Gli Intersection Take-off C e L sono utilizzabili solo dagli elicotteri 1. Intersection Take-off are usable only on pilot's request or on TWR's request, previous pilot's agreement 2. Intersection Take-off C and L helicopters use only			

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

RWY ID	AVVICINAMENTO APPROACH			THR	VASIS	PAPI	MEHT (M)	TDZ
	Tipo Type	Lunghezza Length (M)	Intensità Intensity	Colore Colour				Lunghezza Length (M)
<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>06</b>	CAT I	510	VRB	THR G	NIL	3.50° wing bars entrambi i lati both sides	16.7	NIL
<b>24</b>	CALVERT	615	VRB	THR G	NIL	3.33° wing bars entrambi i lati both sides	16.5	NIL

RWY ID	ASSE CENTRALE PISTA RCL				BORDO PISTA RWY EDGE			
	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity
<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>06</b>	1725	15	W	LIH	399	60	R	VRB
	600	15	W/R	LIH	1629	60	W	VRB
	300	15	R	LIH	600	60	Y	VRB
<b>24</b>	1725	15	W	LIH	190	60	R	VRB
	600	15	W/R	LIH	1838	60	W	VRB
	300	15	R	LIH	600	60	Y	VRB

RWY ID	FINE PISTA RWY END	SWY		RTIL	CGL	Note Remarks	
		Colore Colour	Lunghezza Length (M)				
<b>1</b>	<b>8</b>	<b>9.1</b>	<b>9.2</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	
<b>06</b>	R	NIL	NIL	2	NIL	NIL	
<b>24</b>	R	NIL	NIL	2	NIL	1) ALS: Provvisto di 4 barre trasversali/ provided with 4 transversal bars 2) Categoria/category: CAT I	

**LIRN AD 2.15 ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA****LIRN 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: 40°52'46"N 014°17'08"E Caratteristiche: Caratteristiche: luce bianca/verde rotante Orario: NIL  ABN Coordinates: 40°52'46"N 014°17'08"E Characteristics: Characteristics: revolving white/green light Hours: NIL
<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) 153 m dopo THR RWY 24, 228 m lato sinistro RCL. Illuminato. 2) 360 m dopo THR RWY 06, 168 m lato sinistro RCL. Illuminato.  LDI: NIL Anemometers: 1) 153 m after THR RWY 24, 228 m left side RCL. Lighted. 2) 360 m after THR RWY 06, 168 m left side RCL. Lighted.
<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>	Luci bordo pista, THR RWY 06/24, ALS RWY 06, CALVERT RWY 24, PAPI RWY 06/24, luci bordo TWY, guard light, WDI e ABN /15 s Asse pista, fine pista, asse taxiway, Stop-Red Bar, Lead in/out - UPS 0 s RWY 06/24 edge, THR, ALS RWY 06, CALVERT RWY 24, PAPI RWY 06/24, TWY edge, guard light, WDI and ABN /15 s RWY CL, RWY end, TWY CL, Stop-Red Bar, Lead in/out - UPS 0 s
<b>5</b>	<b>Note</b> <b>Remarks</b>	1. Piazzali di carico: luci azzurre, proiettori a luce bianca 1. Apron lights: blue, white floodlights

**LIRN AD 2.16 AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI****LIRN 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

**LIRN AD 2.17 SPAZIO AEREO PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO****LIRN 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>Napoli ATZ</b> 40°52'31"N 014°07'36"E; 41°00'28"N 014°15'47"E then arc of circle in clockwise direction radius 3.0 NM centred on 40°58'31"N 014°18'47"E till point 41°00'10"N 014°22'05"E; 40°57'46"N 014°24'17"E; 40°56'45"N 014°25'04"E then arc of circle in clockwise direction radius 6.5 NM centred on 40°53'12"N 014°17'53"E till point 40°47'05"N 014°20'47"E; 40°45'34"N 014°17'35"E then arc of circle in clockwise direction radius 7.5 NM centred on 40°53'04"N 014°17'27"E till point of origin.	1500 FT AMSL	D	Napoli TWR EN/IT	8000 FT	1) WI Napoli CTR

**LIRN AD 2.18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO****LIRN 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	H24	NIL
APP	Roma Radar	124.350	H24	NIL
APP	Roma Radar	134.200	Vedi note/See remarks	1) Frequenza a discrezione ATC/ATC discretion frequency
TWR	Napoli GND	121.900	0600-2200 (0500-2100)	Il pilota una volta rilasciato da APRON monitors GND frequency waiting for ATC start-up.
TWR	Napoli TWR	118.500	H24	NIL
TWR	Napoli TWR	120.950	Vedi note/See remarks	1) Frequenza a discrezione ATC/ATC discretion frequency
ATIS	Napoli Terminal Information	135.975	H24	NIL

**LIRN AD 2.19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATERRAGGIO****LIRN 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>
ILS RWY 24 LOC CAT I (2° E-2005.0)	INPL	109.50 MHZ	H24	40°52'44.6"N 014°16'33.6"E	NIL	limitazioni a/limitations at 17 NM MRA 5000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM MRA 6000 FT	NIL
GP	-	332.60 MHZ	H24	40°53'28.3"N 014°17'56.5"E	NIL	NIL	Slope 3.33° RDH: 15.6 M
MM	-	75.00 MHZ	H24	40°53'49.6"N 014°18'51.4"E	NIL	NIL	NIL
DME	NAP	CH 46Y (110.95 MHZ)	H24	40°53'29.2"N 014°17'55.8"E	77 M AMSL	limitazioni a/limitations at 25 NM 110°/130° NU 130°/170° MRA 9000 FT 170°/230° MRA 5000 FT 230°/110° MRA 9000 FT	NIL
ILS RWY 06 LOC CAT I (2° E-2005.0)	NPC	110.15 MHZ	H24	40°53'12.8"N 014°17'23.5"E	NIL	NIL	1) Posizione/position: 902 m dopo/after THR 06, 120 m a sinistra/left side RCL 2) disassato di 3° rispetto alla RCL/3° off set from RCL 3) RCL intercettata a/intercepted at 1388 m prima/before THR 06 4) LOC COV: - ridotta a/reduced at 18 NM +/- 10° MRA 4000 ft - ridotta a/reduced at 10 NM +/- 35° MRA 3000 ft
DME	NPC	CH 38Y	H24	40°53'03.6"N 014°17'00.9"E	89 M AMSL	25 NM/10000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 020°/100° MRA 7000 100°/135° NU 135°/250° MRA 7000 FT 250°/020° NU	NIL
GP	-	334.25 MHZ	H24	40°53'03.4"N 014°17'01.0"E	NIL	NIL	Slope 3.5° RDH: 15.5 M 1) Posizione/position: 298.5 m dopo/after THR 06, 155 m a sinistra/left side RCL 2) GP COV: - ridotta a/reduced at 8 NM - settore sinistro APCH ridotta a/APCH left sector reduced at 5°

<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>
VORTAC (2° E-2005.0)	PNZ	114.60 MHZ CH 93X	VOR H24 TACAN H24	VOR 40°54'42.7"N 012°57'26.7"E TACAN 40°54'42.5"N 012°57'26.2"E	208 M AMSL	200 NM/60000 FT VOR limitazioni a/limitations at 40 NM 060°/350° MRA 5000 FT 350°/060° MRA 8000 FT TACAN limitazioni a/limitations at 40 NM 060°/170° MRA 5000 FT 170°/190° MRA 8000 FT 190°/350° MRA 5000 FT 350°/060° MRA 8000 FT	VOR 1) MAINT: primo THU di ogni mese/ first THU each month 0700-0800 (0600-0700) terzo THU di ogni mese/ third THU each month 1300-1400 (1200-1300) TACAN 2) MAINT: terzo THU di ogni mese/third THU each month 1300-1400 (1200-1300). Durante la manutenzione il servizio TACAN è sospeso/During MAINT TACAN service is suspended 3) Parte DME del TACAN interessata dalle limitazioni del VOR/DME part of TACAN affected by VOR limitations
DVOR/DME (4° E-2020.0)	SOR	112.20 MHZ CH 59X	DVOR H24 DME H24	DVOR 40°34'56.8"N 014°20'06.1"E DME 40°34'56.5"N 014°20'05.7"E	502 M AMSL	Settore/sector 300°/045°: 60 NM/50000 FT Settore/sector 045°/300°: 120 NM/50000 FT VOR RDL 004 NU RDL 024 NU RDL 026 NU limitazioni oltre/limitations beyond 8 NM RDL 342 NU VOR limitazioni a/limitations at 40 NM 050°/079° MRA 15000 FT 080°/139° MRA 8000 FT 140°/049° MRA 10000 FT DME limitazioni a/limitations at 40 NM 050°/079° MRA 15000 FT 080°/139° MRA 8000 FT 140°/049° MRA 10000 FT	1) MAINT: primo TUE di ogni mese/ first TUE each month 0830-1000 (0730-0900)

<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 (4° E-2020.0)	TEA	112.90 MHZ CH 76X	VOR H24 DME H24	VOR 41°17'48.4"N 013°58'14.4"E DME 41°17'48.4"N 013°58'14.4"E	1006 M AMSL	Altri settori/other sectors: 100 NM/50000 FT Settore/Sector SE: 150 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 27 NM RDL 122 MRA 4000 FT limitazioni a/limitations at 29 NM RDL 139 MRA 4000 FT limitazioni a/limitations at 32 NM RDL 106 MRA 7000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM MRA 10000 FT	1) MAINT: primo WED di ogni mese/ first WED each month 1200-1330 (1100-1230) 2) Indicatore remoto di stato non disponibile/ remote status indicator not available

**LIRN AD 2.20 REGOLAMENTI LOCALI DI AEROPORTO****LIRN AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS****1 Uso preferenziale delle piste**

- 1.1. In condizioni di pista asciutta, la RWY 24 può essere utilizzata con massimo 10 kt di componente di vento in coda stabilizzato e misurato. Se la pista scelta dall'ATC non è ritenuta idonea per l'operazione desiderata, il pilota può chiedere l'autorizzazione ad usare una pista diversa; in questo caso l'aeromobile può essere soggetto a ritardi
- 1.2. Agli aeromobili che non sono in grado di effettuare la procedura di salita iniziale pubblicata per RWY 24 è richiesto di decollare per RWY 06, in accordo alle esigenze di traffico
- 1.3. L'avvicinamento e l'atterraggio per RWY 06 è permesso come segue:

- a. Visibilità/RVR maggiore o uguale a 900 m per procedure ILS CAT I
- b. Procedure ILS con il solo localizzatore:
- visibilità maggiore o uguale 5 km e altezza della base delle nubi maggiore o uguale a 1600 ft durante HJ-/ +30;
  - visibilità maggiore o uguale a 8 km e altezza della base delle nubi maggiore o uguale a 1600 ft durante HN

1.4. Il decollo degli aeromobili di codice ICAO 'E' è consentito solo da RWY 06 e l'atterraggio è consentito solo per RWY 24. Il traffico soggetto alle suddette limitazioni potrebbe subire ritardi o dirottamenti.

**2 Apron****2.1 Ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali**

L'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali è assicurato in collaborazione tra ENAV S.p.A. ed il Gestore Aeroportuale GESAC S.p.A. in accordo con le disposizioni del Codice di Navigazione Aerea (COD. NAV. Art. 691bis and Art. 705)

**2.1.1 Orario di servizio**

H24

**2.1.2 Nominativo di chiamata e frequenza**

- a. Napoli Ground 121.900 MHz, HR 0600-2200 (0500-2100)
- b. Napoli TWR:118.500 MHz, HR 2200-0600 (2100-0500)
- c. Gestore Aeroportuale (nominativo: GESAC Apron Management Office): 131.675 MHz, HR 0430 2300(0330- 2200)

**1 Runway preferential use**

- 1.1. On dry conditions, RWY 24 can be used with MAX 10 kt of steady and measured tail wind component. If the RWY selected by ATC is considered not suitable for the operation desired, pilot may request permission to use a different RWY; in such case the ACFT may be subject to delay
- 1.2. Aircraft unable to perform published initial climb procedure for RWY 24 are requested to take-off from RWY 06, according to traffic requirements
- 1.3. Approach and landing for RWY 06 is allowed as follows:

- a. Visibility/RVR 900 m or above for ILS CAT I
- b. In case of ILS Localizer procedure:
- visibility 5 km or above and height of cloud base 1600 ft or above during HJ-/ +30;
  - visibility 8 km or above and height of cloud base 1600 ft or above during HN

1.4. Take off of ICAO Code 'E' aircraft is allowed only from RWY 06 and landing is allowed only on RWY 24. Traffic subject to the above limitations may subject to delays or diversions.

**2 Apron****2.1 Orderly movement of aircraft on the aprons**

Orderly movement of aircraft on the aprons is provided in cooperation by ATC ENAV S.p.A. and Aerodrome Operator GESAC S.p.A., according to the Italian Air Navigation Law Provision (COD. NAV. Art. 691bis and Art. 705)

**2.1.1 Hours of operation**

H24

**2.1.2 Call Sign and frequency**

- a. Napoli Ground 121.900 MHz, HR 0600-2200 (0500- 2100)
- b. Napoli TWR:118.500 MHz, HR 2200-0600 (2100-0500)
- c. Aerodrome Operator (call sign: GESAC Apron Management Office): 131.675 MHz, HR H24

d. Gestore Aeroportuale: HR 2300-0430 (2200-0330) servizio garantito da Airfield Operations in collaborazione con gli Handler

### **2.1.3 Area di applicazione**

- a. Apron 1 (Vedi APDC - APRON 1)
- b. Apron 2 (Vedi APDC - APRON 2)
- c. Apron 3 (Vedi APDC - APRON 3)

### **2.1.4 Servizi forniti**

#### **a. Aeromobili in partenza**

- Istruzioni per il push-back e/o il rullaggio

#### **b. Aeromobili in arrivo:**

- assegnazione parcheggi
- istruzioni per il rullaggio

#### **c. Follow-me**

Il servizio del Follow-me sul piazzale:

- viene fornito su richiesta dei piloti o dell'ATC
- è obbligatorio in condizioni di visibilità 2
- è obbligatorio per aeromobili in arrivo/partenza con ICAO Code superiore a D

#### **d. Marshalling**

- Apron 1 e Apron 2: il marshalling è obbligatorio e garantito dal Ground Handler Operator. Il self parking non è attivo anche se gli stand sono provvisti di indicazioni al suolo (marking).  
L'uso delle taxilane per entrare/uscire dagli stands degli aeromobili è consentito solo con il marshaller in vista.
- Apron 3: il marshalling è obbligatorio sugli stand con sistema di guida per parcheggio a vista (A VDGS) non funzionante.

#### **e. A-CDM**

Sull'aeroporto è implementato il servizio A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) di cui al paragrafo 2.2

### **2.1.5 Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali**

#### **a. Aeromobili in partenza:**

- quando completamente "READY", tutti gli aeromobili devono contattare il Gestore Aeroportuale sulla frequenza 131.675 MHz (nominativo: 'GESAC Apron Management Office') per essere rilasciati;
- dopo la comunicazione 'AIRCRAFT READY' da parte di GESAC Apron Management Office, il pilota monitora la frequenza della ATC in attesa di essere contattato per la messa in moto ATC in accordo al TSAT;
- il push-back dallo stand 10 allo stand 11 viene effettuato sempre con prua verso ovest, il push-back dallo stand 12 allo stand 15 viene effettuato con prua verso ovest a meno della seguente comunicazione da parte di TWR "approvato push-back no standard".

L'ATC approverà la messa in moto solo dopo l'emissione dell'ARDT (Actual Ready Time) da parte del gestore Aeroportuale all'ATC.

#### **b. Limiti dell'area Apron:vedere APDC – APRON 1, APDC – APRON 2 e APDC - APRON 3**

#### **NOTA**

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

- 1. operazioni di handling completate**
- 2. porte e stive chiuse**
- 3. scale rese alte o rimosse**
- 4. trattore push back connesso all'aeromobile (piazzole nose-in)**

d. Aerodrome Operator: HR 2300-0430 (2200-0330) service granted by Airfield Operations with Handler

### **2.1.3 Application area**

- a. Apron 1 (See APDC - APRON 1)
- b. Apron 2 (See APDC - APRON 2)
- c. Apron 3 (See APDC - APRON 3)

### **2.1.4 Services provided**

#### **a. Departing aircraft**

- Instructions for push-back and/or taxiing

#### **b. Arriving aircraft:**

- stand allocations
- taxiing instructions

#### **c. Follow-me**

Follow-me assistance on apron:

- is provided if requested by pilots or ATC
- is compulsory in visibility condition 2
- is compulsory for arriving/departing aircraft with ICAO Code higher than D

#### **d. Marshalling**

- Apron 1 e Apron 2: marshalling is compulsory and is assured by the Ground Handler Operator. Selfparking is not active even if the stands are marked on the ground (marking).  
The use of taxilane to enter/exit the aircraft stands is allowed only with the marshaller in sight.
- Apron 3: marshalling is compulsory on aircraft stands with docking guidance system (A-VDGS) unserviceable.

#### **e. A-CDM**

A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) service provided at airport, see following paragraph 2.2

### **2.1.5 Limitations/regulations on aprons**

#### **a. Departing aircraft:**

- when fully "READY", all aircraft must contact the Aerodrome Operator on the 131.675 MHz frequency (call sign: 'GESAC Apron Management Office') to be released;
- after the communication 'AIRCRAFT READY' by GESAC Apron Management Office, pilots shall only monitor ATC frequency in order to receive ATC start up according to the TSAT;
- push-back from stand 10 to stand 11 will always be performed facing west, push-back from stand 12 to stand 15 will be performed facing west unless the following communication by TWR "no standard push-back approved".

The ATC will approve the start-up only after the Aerodrome Operator has issued the ARDT (Actual Ready Time).

#### **b. Apron area limits:see APDC – APRON 1, APDC – APRON 2 and APDC - APRON 3**

#### **REMARK**

**"AIRCRAFT READY" status means:**

- 1. handling operations completed**
- 2. doors and holds closed**
- 3. stairs retracted or removed**
- 4. push back tractor connected to the aircraft (nose-in stand)**

**5. piazzola libera da veicoli e persone ad eccezione delle attrezature eventualmente necessarie alla messa in moto dell'aeromobile**

**2.1.6 Movimentazione degli aeromobili sui piazzali**

L'aeromobile verrà istruito a muoversi dallo stand dalla TWR solo quando rilasciato dal Gestore Aeroportuale GESAC

**2.1.7 Piazzali a regolamentazione speciale**

NIL

**2.2 Procedure di partenza A-CDM**

**2.2.1 Introduzione**

La procedura Airport CDM coordina il processo di Turn-Round, è incorporata nella gestione europea Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM) ed inizia a EOBT-3h. Si applica a tutte le operazioni a terra fino al decollo.

Le milestone più importanti del processo A-CDM sono quelle legate all'inserimento del TOBT ed all'emissione del TSAT. Il TOBT-Target Off-Block Time - Tempo stimato, calcolato da un Aircraft Operator/Ground Handler (AO/GH), in cui un aeromobile sarà READY. Il TSAT-Target Start-Up Approval Time-Tempo limite in cui è attesa l'approvazione alla messa in moto, calcolato in base a tutti i parametri rilevanti come CTOT, taxi time, ecc.

**2.2.2 Milestones**

**a. EOBT - 3h (M1)**

Il FPL viene controllato considerando l'Aeroporto Slot- Scheduled Off-Block Time (SOBT); altri controlli includono l'aeroporto di destinazione, il tipo di aeromobile e le marche di registrazione. In caso di incoerenze il volo non sarà inserito nella sequenza prepartenza e sarà presentato un allarme sulla piattaforma A-CDM locale. AO/GH dovrà intraprendere le opportune azioni per risolvere l'allarme il più presto possibile. I voli di Aviazione Generale devono rispettare lo SOBT assegnato dal PPR (vedi tabella 20, item 7).

**b. EOBT - 2h (M2)**

Il TOBT è l'orario stimato al quale un volo pianifica di essere READY. Per i voli per i quali è previsto il turnaround o con EOBT-2h, il sistema genera automaticamente un TOBT all'ingresso in FIR secondo le regole:

- TOBT=ELDT+EXIT+MTT, per i voli in arrivo non ancora atterrati;
- TOBT=ALDT+EXIT+MTT, per voli già atterrati;
- TOBT=AIBT+MTT, per i voli al parcheggio.

Per i voli per i quali non è previsto il turnaround o per i voli con tempo di sosta superiore a 2 ore, il TOBT sarà uguale all'EOBT. In entrambi i casi AO/GH potrà inserire un TOBT manuale in accordo alle seguenti regole:

- TOBT>orario attuale +5';
- TOBT>ALDT+EXIT+RTT, per i voli già atterrati;
- TOBT>AIBT+RTT, per i voli al parcheggio.

A EOBT-2h viene inviato a NMOC un messaggio T-DPI-t contenente il TTOT.

**c. EOBT -40': Emissione del TSAT (M9)**

AO/GH è responsabile della conferma del TOBT a EOBT-40'. Il TOBT deve essere compreso nella finestra EOBT±15'. Il FPL deve essere aggiornato da AO/GH se l'EOBT non è coerente con il TOBT. A EOBT-40' la piattaforma A-CDM ENAV genera un TSAT sulla base dell'ultimo TOBT confermato. Il TOBT deve essere aggiornato a cura di AO/GH per ogni variazione. Il TOBT può essere modificato senza limiti fino all'emissione del TSAT, dopodiché può essere emendato per un massimo di 3 volte, quindi il volo perderà la priorità nella sequenza prepartenza. A EOBT-40' verrà inviato a NMOC un messaggio T-DPI-s contenente il TOBT, il TTOT ed il TSAT.

**d. ARDT (Actual Ready Time) (M12)**

I voli in partenza devono essere READY entro TOBT+5' e devono contattare il Gestore Aeroportuale GESAC sulla frequenza 131.675MHz, nominativo "GESAC Apron Management Office", per ottenere l'ARDT. GESAC, dopo aver verificato che il volo è READY, emetterà l'ARDT e comunicherà al pilota l'attuale TSAT. Se il volo non è READY a TOBT+5', il TOBT sarà automaticamente cancellato. Un nuovo TOBT deve essere inserito entro 5' altrimenti verrà emesso

**5. stand clear of vehicles and personnel with the exception of equipment that may be necessary for engine start up**

**2.1.6 Aircraft movement on aprons**

Aircraft will be instructed to move from the stand by the TWR only when released by the Aerodrome Operator GESAC

**2.1.7 Aprons subject to special regulation**

NIL

**2.2 A-CDM departure procedures**

**2.2.1 Introduction**

Airport CDM procedure coordinates the Turn-Round process and is incorporated into the European Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM). The procedure starts at EOBT-3 hours and is applied to all the operations until Take- Off.

A-CDM Milestone approach is mainly based on TOBT and TSAT. TOBT-Target Off-Block Time- Estimated time, calculated by an Aircraft Operator/Ground Handler (AO/GH), when an aircraft will be READY. TSAT-Target Start-Up Approval Time-Calculated time at which start-up clearance can be expected at the latest. TSAT includes all relevant parameters such as CTOT, variable taxiing time, etc.

**2.2.2 Milestones**

**a. EOBT - 3h (M1)**

ATC flight plans will be checked against their Airport Slot -Scheduled Off-Block Time (SOBT); other checks include the destination airport, type of aircraft and registration marks. If they do not correspond the flight will not enter the predeparture sequence and an alert is risen on the local A- CDM platform. AO/GH must take the appropriate actions to solve the alerts as earliest as possible. General Aviation flights must comply with the SOBT assigned in the PPR (see table 20, item

**b. EOBT - 2h (M2)**

TOBT is the time when the aircraft is planned to be READY. At FIR Entry (for turnaround flights) or at EOBT-2h, the system will automatically generate a TOBT as follows:

- TOBT=ELDT+EXIT+MTT, for inbound flights not yet landed;
- TOBT=ALDT+EXIT+MTT, for flights already landed;
- TOBT=AIBT+MTT, for aircraft at the parking stand.

Flights not subject to turnaround or aircraft with a ground time greater than 2 hours will enter the predeparture sequence with a TOBT=EOBT. In both cases the AO/GH can input a manual TOBT that should comply with following rules:

- TOBT>Actual time +5';
- TOBT>ALDT+EXIT+RTT, for flights already landed;
- TOBT>AIBT+RTT, for acft at the parking stand.

At EOBT-2h a T-DPI-t message will be sent to NMOC containing the TTOT.

**c. EOBT -40': TSAT issue time (M9)**

AO/GH is responsible to confirm TOBT at EOBT-40'. TOBT must be coherent with EOBT, according the ± 15' window. FPL must be updated by AO/GH if EOBT is not consistent with TOBT. At EOBT-40', ENAV A-CDM platform will issue a TSAT based on the last confirmed TOBT. TOBT must be updated by AO/GH for any change. TOBT can be updated as often as desired until TSAT issue time, after that TOBT may be updated up to a maximum of 3 times, then the flight will lose priority in the pre-departure sequence. At EOBT-40', a T-DPI-s message will be sent to NMOC containing TOBT, TTOT, TSAT.

**d. ARDT (Actual Ready Time) (M12)**

Departing traffic must be READY within TOBT+5' and must contact Aerodrome Operator GESAC on frequency 131.675MHz, call sign "GESAC Apron Management Office", to obtain the ARDT. GESAC, after the check of READY status, will issue the ARDT and provide the pilot with the current TSAT. If the aircraft is not READY within TOBT+5', TOBT will be automatically deleted by A-CDM platform. A new TOBT must be inserted in the platform within 5 minutes,

un FLS con il commento "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT" (es. TOBT=1000, no ARDT entro 1005, no aggiornamento TOBT => FLS a 1010). Per de-sospendere il volo sarà necessario inserire un nuovo TOBT nella piattaforma A-CDM. E' sempre obbligatorio inviare un DLA/CHG se il nuovo TOBT differisce di più di 15' dall'EOBT (EOBT±15'). Se il volo è soggetto ad un CTOT, alla ricezione dell'ARDT verrà inviato un messaggio DPI a NMOC per richiedere un miglioramento del CTOT. Non è necessario l'invio di un REA per richiedere un miglioramento del CTOT.

#### e. ASAT e AOBT (M14/M15)

Una volta ottenuto l'ARDT il traffico in partenza dovrà monitorare l'appropriata frequenza ATC, Napoli GND HR 0600-2200 (0500-2100) o Napoli TWR HR 2200-0600 (2100-0500), per ricevere i possibili miglioramenti del TSAT e la messa in moto. L'ATC approverà la messa in moto e fornirà la ATC clearance in accordo al TSAT ed alla situazione di traffico in atto. In caso di miglioramento del TSAT dopo l'ARDT, l'ATC lo notificherà al pilota. Il traffico in partenza dovrà lasciare il parcheggio entro ASAT+5'. Ad AOBT verrà inviato a NMOC un messaggio A-DPI con l'ultimo TTOT. Se un traffico non è in grado di lasciare il parcheggio entro ASAT+5' o deve tornare al parcheggio, dovrà informare l'ATC sull'appropriata frequenza. L'ATC rimuoverà il volo dalla sequenza di partenza e sarà inviato a NMOC un C-DPI che causerà la sospensione del volo con il commento 'SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/ CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT'. In questo caso il processo deve ricominciare con l'inserimento di un nuovo TOBT.

#### 2.2.3 Richieste di decollo per pista opposta

I piloti che hanno la necessità di utilizzare per il decollo la pista non in uso, devono farne richiesta all' ATC 20' prima del previsto TOBT. In questo caso il TSAT verrà assegnato 10' prima del TOBT e comunicato dall'ATC al pilota.

I piloti potranno richiedere di decollare per pista opposta rispetto a quella in uso solo per performance dell'aeromobile.

#### 2.2.4 TOBT: regole e responsabilità

##### Responsabilità per TOBT

AO/GH è responsabile del corretto aggiornamento e della coerenza del TOBT. AO/GH deve notificare gli MTT/RTT e le loro variazioni per ogni tipo di aeromobile a GESAC attraverso l'email al seguente indirizzo: a-cdm@gesac.it

##### Correzione/Cancellazione del TOBT

Se TOBT viene modificato, il nuovo orario deve essere almeno 5' successivo al tempo di inserimento. Se il TOBT non può essere rispettato, deve essere aggiornato il prima possibile.

##### Inserimento TOBT

Il TOBT può essere inserito sulla piattaforma A-CDM GESAC disponibile per tutti gli utenti accreditati sul sito web o su app mobile. L'accreditamento alla piattaforma A-CDM GESAC può essere richiesto inviando un'email al seguente indirizzo: a-cdm@gesac.it

#### 2.2.5 Sospensione della procedura A-CDM

In caso di avarie dei sistemi A-CDM la procedura sarà sospesa e:

- in ATIS sarà inserito il messaggio 'A-CDM out of service';
- per sospensioni oltre le 2 ore verrà emesso NOTAM;
- GH sarà informato dal Gestore Aeroportuale GESAC;
- sarà adottato lo Schema di Taxi Time standard;
- per ottenere miglioramenti di CTOT potrà essere richiesto all'ATC l'invio di un REA.

Le operazioni saranno gestite secondo le 'PROCEDURE DI PARTENZA NON A-CDM' (vedi sotto).

#### 2.2.6 Procedure di partenza non A-CDM - Avarie o sospensioni

Quando READY i piloti dovranno contattare il Gestore Aeroportuale GESAC sulla frequenza 131.675 MHz, call sign 'GESAC Apron Management Office', per essere rilasciati dalle attività di handling. L'ATC gestirà la sequenza delle partenze in accordo al principio "first call - first served" rispettando le tolleranze di EOBT e CTOT specificate in AIP ENR 1.

#### 2.2.7 Coordinamenti con NMOC

Tramite la piattaforma A-CDM viene stabilito uno scambio di informazioni automatico e continuo con NMOC (Network Manager Operations Centre). Questo scambio consente la trasmissione di orari stimati di atterraggio e di decollo molto accurati. L'uso degli stimati

otherwise a flight suspension message (FLS) will be triggered by NMOC with the comment "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT". (e.g TOBT=1000, no ARDT within 1005, no TOBT update => FLS at 1010). To de-suspend the flight a new TOBT must be inserted into ACDM platform. It is still mandatory to send a DLA/CHG message to the IFPS if TOBT deviates by 15 minutes or more from EOBT (EOBT ±15'). If the flight is subject to a CTOT, at ARDT a DPI message will be sent to NMOC in order to try to get an improvement. There's no need to request a REA message to get a CTOT improvement.

#### e. ASAT and AOBT (M14/M15)

Once the ARDT has been obtained, departing traffic must thus keep a listening watch on the appropriate ATC frequency, Napoli GND HR 0600-2200 (0500-2100) or Napoli TWR HR 2200-0600 (2100-0500), in order to receive a possible TSAT improvement and the start-up clearance. ATC will approve start up and issue the en-route clearance according TSAT and current traffic situation. In case of TSAT improvement after ARDT, ATC will notify it to the pilot. Departing traffic must leave the stand within ASAT+5'. At AOBT an A-DPI message will be sent to NMOC containing latest TTOT. If traffic is unable to leave the stand ASAT+5', or must return to the stand, it must inform ATC on the appropriate frequency. ATC will remove the flight from the pre-departure sequence and a C-DPI message will be sent to NMOC, that in turn issues a FLS message with the comment 'SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT'. In this case the process has to be started over with a new TOBT.

#### 2.2.3 Departure opposite runway requests

Pilots shall report to ATC 20 min before TOBT, if they need to depart from the RWY not in use. In this case TSAT will be issued 10 min before TOBT and ATC will notify it to the pilot.

Pilots shall request to depart from the RWY not in use only due to aircraft performance.

#### 2.2.4 TOBT: rules and responsibilities

##### Responsibility for TOBT

AO/GH is responsible of correct update and coherence of TOBT. AO/GH must notify the MTT/RTT and subsequent changes for each aircraft type, to GESAC via email at the following address: a-cdm@gesac.it

##### TOBT Correction/Deletion

If TOBT is changed the new TOBT must be at least 5 minutes later than the present time. If TOBT can no longer be met it must be updated as soon as possible.

##### TOBT input

TOBT can be put into GESAC A-CDM platform available for all registered users through a web site or mobile app. The access to GESAC A-CDM platform can be requested via email at the following address: a-cdm@gesac.it

#### 2.2.5 A-CDM procedure suspension

In case of A-CDM system failure the procedure will be suspended and:

- "A-CDM out of service" will be announced via ATIS;
- a NOTAM will be issued if the suspension lasts more than 2h;
- GH will be informed by Aerodrome Operator GESAC;
- a standard Taxi Time Scheme will be adopted;
- REA messages can be asked to ATC to request a CTOT improvement.

Operations will follow 'NON A-CDM DEPARTURES PROCEDURES' (see below).

#### 2.2.6 Non A-CDM departure procedures - Failures or suspensions

When READY all departing aircraft must contact Aerodrome Operator GESAC on frequency 131.675 MHz, call sign 'GESAC Apron Management Office', to be released from handling operations. ATC will manage departure sequence according to the "first call - first served" principle and EOBT and CTOT tolerances as specified in AIP ENR 1.

#### 2.2.7 Coordination with the NMOC

A-CDM platform establishes a permanent and fully automatic data exchange with NMOC (Network Manager Operations Centre). This data transfer will enable highly accurate early predictions of landing and departure times. Furthermore, this will allow more accurate and

di decollo locali consentirà un'allocazione più efficiente dei CTOT. I messaggi utilizzati sono i seguenti:

- a. Flight Update Message (FUM)
- b. Early Departure Planning Information Message (E-DPI)
- c. Target Departure Planning Information Message (TDPI)
- d. ATC Departure Planning Information Message (ADPI)
- e. Cancel DPI (C-DPI)

Le normali procedure di coordinamento con NMOC continuano ad essere valide.

#### **2.2.8 Contatti email**

ENAV: acdm.naples@enav.it  
GESAC: a-cdm@gesac.it

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

3.1. TWY d'uscita rapida BC è disponibile per l'atterraggio RWY 24. In condizioni di pista bagnata la TWY BC non è utilizzabile da aeromobili CAT D (velocità di atterraggio) e dagli A321 con peso all'atterraggio oltre i 70000 kg. I piloti dei suddetti aeromobili devono richiedere un'altra TWY di uscita

3.2. Gli aeromobili di codice ICAO E che atterrano per pista 24 devono liberare la pista via TWY B; se non abili, devono comunicarlo a Roma Radar, al primo contatto in frequenza 124.350MHz o 134.200MHz.

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

#### **4.1 Generalità**

Le procedure di bassa visibilità (LVP) non sono disponibili. Non sono consentite operazioni con RVR inferiore a 700 m e/o con base delle nubi inferiore a 200 ft in accordo al locale riporto meteorologico. Qualora le condizioni meteorologiche siano tali da non permettere alla TWR il monitoraggio visivo di tutta o parte dell'area di manovra, la movimentazione degli aeromobili sarà ristretta ad un solo movimento alla volta

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

Al fine di garantire la minima occupazione di pista, se non diversamente indicato da Napoli TWR o in condizioni di pista bagnata o per rispettare le procedure antirumore, si applicherà quanto segue:

#### 1. Aeromobili in partenza:

- a. per quanto possibile, i controlli pre-volo devono essere completati prima dell'allineamento, gli altri controlli devono essere effettuati il più rapidamente possibile;
- b. gli aeromobili devono rispettare l'autorizzazione ATC all'allineamento senza ritardi;
- c. la corsa al decollo deve iniziare subito dopo l'autorizzazione al decollo.

Se impossibilitati ad eseguire tali operazioni, i piloti dovranno informare Napoli TWR prima dell'allineamento.

#### 2. Aeromobili in arrivo:

- a.i piloti in avvicinamento alla RWY24 dovrebbero preparare l'atterraggio per lasciare libera la pista non oltre TWY "BC" se diretti agli apron a sud o non oltre la TWY "H" se diretti agli apron a nord;
- b.i piloti in avvicinamento alla RWY06 dovrebbero preparare l'atterraggio per lasciare la pista non oltre la TWY "E".

Se impossibilitati ad eseguire tali operazioni, i piloti dovranno informare Napoli TWR al primo contatto radio.

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

I vettori che intendono effettuare voli commerciali con aeromobili di capacità superiore a 19 posti o cargo (voli di posizionamento inclusi) devono richiedere ed ottenere preventivamente la banda oraria del Coordinatore Nazionale di Slot Assoclearance MON-FRI 0730-1600 (0630-1500) utilizzando i seguenti contatti: Telex Sita ROMSPXH - email slot@assoclearance.it - Tel +39 06 81100500. Durante gli orari di chiusura di Assoclearance e durante ogni giorno festivo,

efficient calculation of CTOT due to the use of local target take-off times. The following messages are used:

- a. Flight Update Message (FUM)
- b. Early Departure Planning Information Message (EDPI)
- c. Target Departure Planning Information Message (TDPI)
- d. ATC Departure Planning Information Message (ADPI)
- e. Cancel DPI (C-DPI)

The basic NMOC procedures continue to be applied.

#### **2.2.8 Email contacts**

ENAV: acdm.naples@enav.it  
GESAC: a-cdm@gesac.it

### **3 Special rules for taxiway use**

3.1. Rapid exit TWY BC available for landing RWY 24. In RWY wet conditions TWY BC is not available for aircraft CAT D (LDG speed) and A321 with landing weight over 70000 kg. Pilots of above mentioned aircraft must ask for another exit TWY

3.2. Aircraft ICAO code E landing RWY 24, shall vacate RWY via TWY B; if unable to comply advise Roma Radar on first contact on frequency 124.350MHz or 134.200MHz

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

#### **4.1 General**

Low Visibility Procedures (LVP) are not available. No operations allowed with RVR below 700 m and/or cloud base height below 200 ft according to the meteorological local report. Whenever meteorological conditions are such that all or part of the manoeuvring area cannot be visually monitored from the TWR, ground movements shall be reduced at one aircraft at a time

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

In order to guarantee minimum runway occupancy, unless otherwise instructed by Napoli TWR or in runway wet conditions or to comply with noise abatement procedures, the following will apply:

#### 1. Departing aircraft:

- a. as far as possible, pre-flight checks shall be completed before line-up, other checks shall be carried out as quickly as possible;
- b. aircraft shall comply with ATC clearance to line-up without any delay;
- c. take-off run shall start immediately after take-off clearance.

If unable to comply, pilots shall inform Napoli TWR prior to lining-up.

#### 2. Arriving aircraft:

- a. approaching RWY24 pilots should prepare the landing to vacate the runway not beyond TWY "BC" if directed to southern aprons or TWY "H" if directed to northern aprons;
- b. approaching RWY06 pilots should prepare the landing to vacate the RWY not beyond TWY "E"

If unable to comply, pilots shall inform Napoli TWR at first radio contact.

### **6 Local flight restrictions**

Airlines that intend to operate commercial flights with aircraft having more than 19 seats capacity or cargo aircraft (positioning flights included), must previously request and obtain slots from the Italian Airport Slots Coordinator "Assoclearance" operating MONFRI 0730 1600 (0630-1500), Telex Sita ROMSPXH - email slot@assoclearance.it - Ph#: +39 0681100500. During Assoclearance closing times and festivities, the slot must be requested at Naples International

la banda oraria deve essere richiesta all'Ufficio Apron Management dell'Aeroporto Internazionale di Napoli (Telex Sita NAPOWXH - email [apron\\_management@gesac.it](mailto:apron_management@gesac.it) - Tel +081 7896 210). La mancata richiesta, gli abusi e le irregolarità nell'utilizzo dello slot potranno dare luogo a sanzione amministrativa.

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

7.1. Tutti i voli di Aviazione Generale e Aerotaxi che intendono operare sull'aeroporto di LIRN devono richiedere l'assegnazione di PPR (Prior Permit Required), ad esclusione degli esercenti di base per operazioni da/verso i propri hangar senza utilizzare gli stand degli apron.

7.2. La richiesta di assegnazione del PPR deve essere inoltrata esclusivamente tramite il portale web [www.gesac.it/generalaviation](http://www.gesac.it/generalaviation). E' richiesta la registrazione al primo accesso.

7.3. Il sito web [www.gesac.it/generalaviation](http://www.gesac.it/generalaviation) contiene la procedura di Aviazione Generale in vigore a LIRN e il manuale operativo del software.

7.4. In alternativa al punto 7.2 è possibile richiedere l'assegnazione del PPR tramite una delle seguenti società di handling di Aviazione Generale presenti sullo scalo di LIRN:

### a. ALISUD GENERAL AVIATION:

- orario di servizio: 0500-2200 (0400-2100), H24 su richiesta;
- FREQ 131.625;
- tel +39 081 7896467-7896234, cellulare +39 348 0198809, fax +39 081 7896256;
- sita: NAPGAXH;
- web: [www.generalaviationalisud.com](http://www.generalaviationalisud.com)
- e-mail: [fbo.nap@alisud.com](mailto:fbo.nap@alisud.com)

### b. SKY SERVICES GENERAL AVIATION

- orario di servizio 0700-1900 (0600-1800) H24 su richiesta;
- FREQ 131.900;
- tel +39 081 2311048, cellulare +39 338 7735768, fax +39 081 7800031;
- web: [www.skyservices.it](http://www.skyservices.it)
- e-mail: [nap@skyservices.it](mailto:nap@skyservices.it)

### c. ARGOS VPH GENERAL AVIATION:

- orario di servizio: H24
- tel +39 06 79494588, cellulare +39 3487416727, +39 3207291168
- web: [www.argosvph.com](http://www.argosvph.com)
- e-mail: [ops@argosvph.com](mailto:ops@argosvph.com), [nap@argosvph.com](mailto:nap@argosvph.com)

### d. FLY SERVICE GENERAL AVIATION:

- Orario di servizio 0700-2000 (0600-1900), H24 su richiesta;
- tel. +39 081 19204871, cellulare +39 346 0738286 +39 340 2447592
- web: [www.flyservice.eu](http://www.flyservice.eu)
- e-mail: [napfbo@flyservice.eu](mailto:napfbo@flyservice.eu), [gaops@flyservice.eu](mailto:gaops@flyservice.eu)

7.5. La sosta al parcheggio per gli aeromobili è consentita per un tempo massimo di 3 ore.

7.6. Il codice PPR assegnato dovrà essere inserito nel campo 18 del FPL. Qualsiasi richiesta di cambiamento dello slot aeroportuale assegnato, soggetto ad ulteriore valutazione, dovrà essere inoltrata alla società di handling o attraverso la piattaforma GASM non oltre a ETA -2HR.

In assenza delle suddette informazioni, il volo potrebbe non essere autorizzato dal Gestore Aeroportuale GESAC.

NMP (Network Management Position) verificherà la coerenza tra il piano di volo e lo slot aeroportuale e sosponderà, tramite NMOC (Network Manager Operations Centre), previa decisione del Gestore Aeroportuale GESAC, i piani di volo senza slot o non conformi allo slot aeroportuale assegnato.

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

Ogni qualvolta un aeromobile che opere sull'area di manovra si trovi in una situazione di avaria radio, dovrà operare come segue:

Airport Apron Management Office (Sita address: NAPOWXH, email [apron\\_management@gesac.it](mailto:apron_management@gesac.it) - Ph# +081 7896 210). Failure to comply, any abuse or irregularity in slot utilization may result in administrative fines.

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

7.1. All General Aviation and Air Taxi flights which intend to operate at LIRN aerodrome, must request PPR assignment, except for based operators, that can make operations to/from their hangars without using apron stands.

7.2. PPR assignment request must be submitted exclusively via web at [www.gesac.it/generalaviation](http://www.gesac.it/generalaviation). Registration is required on first access.

7.3. The General Aviation Procedure in force at LIRN and the software operations manual are available on the website [www.gesac.it/generalaviation](http://www.gesac.it/generalaviation)

7.4. As an alternative to item 7.2, it is possible to request the PPR assignment through one of the following general aviation handling companies operating at LIRN:

### a. ALISUD GENERAL AVIATION:

- HR of service 0500-2200 (0400-2100), H24 on request;
- FREQ 131.625;
- ph +39 081 7896467-7896234, mobile phone +39 348 0198809, fax +39 081 7896256;
- sita: NAPGAXH;
- web: [www.generalaviationalisud.com](http://www.generalaviationalisud.com)
- e-mail: [fbo.nap@alisud.com](mailto:fbo.nap@alisud.com)

### b. SKY SERVICES GENERAL AVIATION:

- HR of service 0700-1900 (0600-1800) H24 on request;
- FREQ 131.900;
- tel +39 081 2311048, mobile phone +39 338 7735768, fax +39 081 7800031;
- web: [www.skyservices.it](http://www.skyservices.it)
- e-mail: [nap@skyservices.it](mailto:nap@skyservices.it)

### c. ARGOS VPH GENERAL AVIATION:

- HR of service: H24
- tel +39 06 79494588, mobile phone +39 3487416727, +39 3207291168
- web: [www.argosvph.com](http://www.argosvph.com)
- e-mail: [ops@argosvph.com](mailto:ops@argosvph.com), [nap@argosvph.com](mailto:nap@argosvph.com)

### d. FLY SERVICE GENERAL AVIATION:

- Service hours 0700-2000 (0600-1900), H24 on request
- tel: +39 081 19204871, St.Mgr. mob. +39 346 0738286, on duty mob. +39 340 2447592
- web: [www.flyservice.eu](http://www.flyservice.eu)
- e-mail: [napfbo@flyservice.eu](mailto:napfbo@flyservice.eu), [gaops@flyservice.eu](mailto:gaops@flyservice.eu)

7.5. Aircraft parking stop is allowed up to a maximum of 3 hours.

7.6. The PPR code shall be indicated in item 18 of the FPL. Any request concerning changing of the assigned AD clearance is subject to further evaluation to be requested to the handling agent or through the GASM platform no later than ETA-2HR.

Airport operator GESAC might refuse requests not having the above mentioned details.

NMP (Network Management Position) will check the consistency between FPL and Airport slot (PPR) and suspend, through NMOC (Network Manager Operations Centre), upon decision of the Airport Operator GESAC, FPL with no slot or not compliant with the assigned airport slot.

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

Whenever an aircraft operating in the manoeuvring area experiences a communication failure, it shall comply with the following:

**Aeromobile ed elicottero in partenza:**

continuerà rigorosamente sul percorso assegnato, ponendo particolare attenzione nell'evitare ogni deviazione, fino a raggiungere la posizione corrispondente al suo limite di autorizzazione, dove rimarrà in attesa del follow-me per ritornare al parcheggio

**Aeromobile in arrivo**

- Se al verificarsi dell'avaria l'a/m ha già ricevuto istruzioni al rullaggio, continuerà rigorosamente sul percorso assegnato, fino al limite dell'autorizzazione ricevuta dove attenderà il follow-me per procedere verso il parcheggio, o qualora sia stato istruito a raggiungerlo, fino allo stand.

- Se l'avaria avviene in volo o comunque l'aeromobile non ha ricevuto istruzioni al rullaggio, dovrà:

- atterraggio per pista 24, liberare la pista e l'area sensitiva sulla TWY H, fino alla posizione intermedia (IHP) P1 e aspettare l'arrivo del Follow-me per il rullaggio al parcheggio;
- atterraggio per pista 06, liberare sulla TWY G, procedere sulla TWY TS fino al traverso della TWY E ed aspettare l'arrivo del Follow-me per il rullaggio al parcheggio.

In caso di indisponibilità della/e TWY e/o del/dei percorso/i identificato/i l'a/m deve fermarsi in pista.

**Elicottero in arrivo**

- Se al verificarsi dell'avaria l'elicottero ha già ricevuto istruzioni al rullaggio, continuerà rigorosamente sul percorso assegnato, fino al limite dell'autorizzazione ricevuta dove attenderà il follow-me per procedere verso il parcheggio, o qualora sia stato istruito a raggiungerlo, fino allo stand.

- Se l'avaria avviene in volo o comunque l'elicottero non ha ricevuto istruzioni al rullaggio, dovrà liberare la pista e l'area sensitiva sulla TWY H, procedere via TWY P fino alla posizione intermedia (IHP) P1 e aspettare l'arrivo del follow-me per il rullaggio al parcheggio. In caso di indisponibilità della/e TWY e/o del/dei percorso/i identificato/i l'elicottero deve fermarsi in pista.

**LIRN AD 2.21 PROCEDURE ANTIRUMORE****LIRN AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES****1 Generalità**

Oltre a quanto riportato nella presente tabella si rimanda alla descrizione delle procedure di INITIAL CLIMB, SID e STAR e alla sezione ENR 1.5 per la normativa generale.

**2 Uso delle piste****2.1 Partenze**

- dalle 0500 alle 2200 (0400-2100), i piloti degli aeromobili del Capitolo 2, Annesso 16 - ICAO, devono richiedere RWY 06 per il decollo senza compromettere le condizioni di sicurezza;
- gli aeromobili jet debbono attenersi alle procedure initial climb e SID fino a superare 5000 ft

**2.2 Arrivi**

- agli aeromobili in atterraggio è fatto divieto di far uso degli invertitori di spinta nei limiti superiori a quelli minimi previsti dai manuali di volo, eccetto che per motivi operativi e di sicurezza;
- tranne che per il circuito di traffico e la fase finale di atterraggio, gli aeromobili jet che eseguono una procedura di avvicinamento visual debbono evitare di sorvolare la città di Napoli al di sotto di 5000 ft come segue:
  - settore 120°/210° dall'ARP: 5 NM
  - settore 210°/270° dall'ARP: 8 NM

**2.3 Restrizioni notturne**

dalle 2000 alle 0500 (1900-0400) i piloti degli aeromobili in atterraggio devono utilizzare l'intera pista di volo per portarsi alle aree di sosta.

**2.4 Procedure antirumore****Departing aircraft and helicopter:**

shall continue strictly on the assigned taxi route to the clearance limit and wait for the arrival of the follow-me car in order to be guided back to the stand

**Arriving aircraft**

- If, at the time of the failure, instructions for taxiing have already been received, continue strictly on the assigned route, up to the limit of the authorization received, where the aircraft will wait for the follow-me car to proceed to the parking stand or, if it has already been instructed to reach it, proceed up to the stand.

- If the failure occurs in-flight or if taxiing instructions have not been received, the arriving aircraft must:

- in case of landing on runway 24, clear the runway via TWY H, and taxi via TWY P to (IHP) P1 where it will wait for the follow-me car to taxi to the parking stand;
- in case of landing on runway 06, clear the runway via TWY G, and taxi via TWY TS to TWY E abeam where it will wait for the follow-me car to taxi to the parking stand.

In the event of unavailability of the taxiways and/or the identified routes, the aircraft must stop on the runway.

**Arriving helicopter**

- If, at the time of the failure, instructions for taxiing have already been received, continue strictly on the assigned route, up to the limit of the authorization received, where the helicopter will wait for the follow-me car to taxi to the parking stand or, if it has already been instructed to reach it, proceed to the parking stand.

- If the failure occurs in-flight or if taxiing instructions have not been received, the arriving helicopter must clear the runway via TWY H, and taxi via TWY P to (IHP) P1 where it will wait for the follow-me car to taxi to the parking stand. In the event of unavailability of the taxiways and/or the identified routes, the aircraft must stop on the runway.

**1 General**

In addition to what hereafter is stated see also the description of INITIAL CLIMB, SID and STAR procedures and ENR 1.5 for general provisions.

**2 Use of RWY****2.1 Departures**

- from 0500 to 2200 (0400-2100), pilots of civil aircraft listed in ICAO Annex 16, chapter 2, must request RWY 06 for departure, safety conditions permitting;
- jet aircraft shall comply with initial climb and SID procedures until passing 5000 ft

**2.2 Arrivals**

- except for safety and operational reasons, use of reverse above the limits established by the aircraft's flight hand-book, is forbidden for all landing aircraft;
- except for aerodrome traffic pattern and final landing phases, jet aircraft executing visual approach shall avoid to overfly the town of Naples below 5000 ft as follows:
  - sector 120°/210° from ARP: 5 NM
  - sector 210°/270° from ARP: 8 NM

**2.3 Night restrictions**

from 2000 to 0500 (1900-0400), pilots of landing aircraft shall use the entire length of RWY, in order to reach apron

**2.4 Noise abatement procedures**

Durante HR 1800-0500 (1700-0400) l'uso della RWY per le partenze e gli arrivi è ulteriormente regolato come segue, fatta eccezione per ragioni di sicurezza (condizioni operative o meteorologiche):

- Partenze:  
1800-2200 (1700-2100) solo da RWY24  
2200-0500 (2100-0400) solo da RWY06
- Arrivi:  
solo RWY24

Se un pilota ritiene che la RWY in uso non risponda alle esigenze di sicurezza delle operazioni di volo, può richiedere l'autorizzazione all'utilizzo di un'altra RWY, ed in tal caso l'aeromobile può essere soggetto a ritardo.

### 3 Restrizioni al suolo

#### 3.1 Spinta inversa

NIL

#### 3.2 APU

- a. l'APU potrà essere acceso non prima di 60 minuti dall'orario schedulato di partenza e dovrà essere spento non oltre 20 minuti dopo l'arrivo;
- b. L'estensione dell'APU oltre i termini sopra indicati dovrà essere autorizzata in anticipo al verificarsi di casi eccezionali
- c. Tranne che per motivi di sicurezza operativa, su Apron 1, Apron 2 e Apron 3 le operazioni sono regolate come segue:
  - L'uso dell'APU (gruppo elettrogeno ausiliario) o del GPU (gruppo di avviamento al suolo portatile) è proibito sugli stand 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 63, 65, 66, 67, 71, 72, 73, 74. Gli stand sopracitati sono equipaggiati con gruppo elettrogeno fisso ed aria condizionata
  - La movimentazione al suolo degli aeromobili (taxi) è consentita con un solo motore acceso.

#### 3.3 Prove Motori

Dalle 1800 alle 0800 (1700-0700) sono vietate le prove motori di qualsiasi aeromobile, fatta eccezione per quelli che devono essere impiegati immediatamente

### 4 Attività addestrativa

NIL

#### LIRN AD 2.22 PROCEDURE DI VOLO

#### LIRN AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### 1 GENERALITA'

- 1.1. Durante la fase di decollo e atterraggio è proibito il sorvolo della città di Napoli a tutti gli aeromobili civili monomotore e ai voli prova. Il decollo dei suddetti aeromobili sarà consentito solo da RWY 06. L'atterraggio dei suddetti aeromobili sarà consentito solo per RWY 24, tranne che per motivi di sicurezza delle operazioni. Il traffico soggetto alle suddette limitazioni dovrà comunicarlo all'ATC al primo contatto e potrebbe subire ritardi per motivi ATC. Le limitazioni succitate non si applicano ai voli di Stato, agli aeromobili di Stato e simili
- 1.2. L'attività di volo è proibita dalle 2200 alle 0500 (2100-0400) ad eccezione per i voli preventivamente autorizzati dall'esercente
- 1.3. Attenzione: emissione raggi laser, vedere ENR 5.3.2
- 1.4. Circuito di traffico: virate a destra (a discrezione ATC virate a sinistra)

### 2 PROCEDURE PER I VOLI IFR

#### 2.1 Informazioni generali

Le procedure di ingresso e uscita si basano sulle indicazioni delle radioassistenze SOR VOR e TEA VOR, oppure utilizzando la navigazione RNAV.

- a. Le procedure di volo strumentali RNAV si basano sulla specifica RNAV1/RNP1.
- b. La specifica RNP1 è richiesta in caso di indisponibilità o degrado del servizio radar per motivi di "monitoraggio e allerta".

During HR 1800-0500 (1700-0400) use of RWY for departures and arrivals is additionally regulated as follow, except for safety reasons (operational or meteorological conditions):

- Departures:  
1800-2200 (1700-2100) only from RWY24  
2200-0500 (2100-0400) only from RWY06
- Arrivals:  
only RWY24

If a pilot considers that RWY in use doesn't match the need for the safety of flight operations, he may request the authorization for the use of another RWY, and in this case the aircraft may be subject to delay.

### 3 Ground restrictions

#### 3.1 Ground restrictions

NIL

#### 3.2 APU

- a. APU must be started-up not before 60 minutes from EOBT and it must be turned off not more than 20 minutes after ATA;
- b. every exception must be cleared in advance
- c. Apron 1, Apron 2 and Apron 3 operations are regulated as follow except for operations safety reasons:
  - the use of APU (Auxiliary Power Unit) or GPU (Portable Ground Unit) is forbidden on aircraft stands 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 63, 65, 66, 67, 71, 72, 73, 74. Above stands are equipped with fixed power unit and air conditioning
  - aircraft movement taxi with single engine

#### 3.3 Engine run ups

From 1800 to 0800 (1700-0700), engine test of all aircraft are forbidden, except for those of immediate use

### 4 Training activity

NIL

### 1 GENERAL

- 1.1. During take off and landing, it is forbidden to all single engined civil aircraft and test flights to overfly the town of Naples. Take off of the above mentioned aircraft is allowed only from RWY 06. Except for operations safety reasons, landing of the above mentioned aircraft is allowed only on RWY 24. Traffic subject to the above limitations must notify ATC upon first contact and may be subject to ATC delays. The above stated limitations are not applied to State flights, State aircraft and similar

- 1.2. Flight activity forbidden from 2200 to 0500 (2100-0400), except for flights authorized by aerodrome operator
- 1.3. Warning: laser beams, see ENR 5.3.2
- 1.4. Traffic circuit: right turns (ATC discretion left turns)

### 2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

#### 2.1 General information

The entry and exit procedures are based on the indications of the navaids SOR VOR and TEA VOR or using the RNAV navigation.

- a. RNAV Instrument flight procedures are based on RNAV1/RNP1 specification.
- b. RNP1 specification is required in case of radar service unavailability or degradation for "monitoring and alerting" reasons.

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

Descrizione delle STAR: vedi tabella 24

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

a. Vedi tabella 24

b. In caso di avaria di INPL LOC il punto BENTO è indicato come descritto in ENR 3.4.1

**2.2.3 Controllo delle velocità**

Vedere ENR 2.1.2

**2.2.4 Procedure di radio-avaría**

a. Provare a stabilire un contatto sulle seguenti frequenze

- APP: 124.350 MHz - 134.200 MHz
- Emergency: 121.500 MHz
- TWR: 118.500 MHz - 120.950 MHz

b. Se ancora non è possibile stabilire un contatto:

- squawk A7600
  - autorizzazione all'avvicinamento già ricevuta:
    - continuare l'avvicinamento come concordato
  - autorizzazione alla STAR già ricevuta:
    - mantenere il livello assegnato e procedere lungo la STAR assegnata fino allo IAF (BENTO, VUNHO o OLEVA) quindi discendere alla minima altitudine di attesa ed iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio
  - autorizzazione alla STAR non ricevuta:
    - mantenere il livello assegnato e procedere fino a SOR/ VOR; proseguire lungo la STAR SOR 2R per OLEVA (IAF RWY06) o la STAR SOR 2M per BENTO (IAF RWY24), quindi discendere alla minima altitudine di attesa ed iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio

**NOTA**

**Se è stato emesso un EAT, l'avvicinamento dovrà iniziare all'EAT**

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

NIL

**2.3.2 Procedure per la messa in moto**

- a. I piloti devono richiedere l'autorizzazione alla messa in moto sulla frequenza TWR/GND 121.9 MHz
- b. Se l'APU non funziona, gli aeromobili possono mettere in moto al parcheggio non più di due motori e quindi possono iniziare le procedure di push-back

**2.3.3 Procedure di uscita**

a. Procedure di salita iniziale e descrizione SID: vedi tabella 24

**2.3.4 Controllo delle velocità**

Vedere ENR 2.1.2

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

NIL

**3.2 Caratteristiche operative****2.2 Arrivals****2.2.1 Entry procedures**

STAR description: see table 24

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

a. See table 24

b. In case of INPL LOC failure BENTO point is determined as described in ENR 3.4.1

**2.2.3 Speed control**

See ENR 2.1.2

**2.2.4 Radio-failure**

a. Try to establish contact on alternative frequencies:

- APP: 124.350 MHz - 134.200 MHz
- Emergency: 121.500 MHz
- TWR: 118.500 MHz - 120.950 MHz

b. If still unable to establish contact:

- squawk A7600
  - approach clearance already received:
    - continue approach accordingly
  - STAR clearance already received:
    - maintain assigned level and proceed along assigned STAR until IAF (BENTO, VUNHO or OLEVA), then descend to minimum holding altitude and start approach for landing
  - STAR clearance not received:
    - maintain assigned level and proceed to SOR/VOR; proceed along SOR 2R until OLEVA (IAF RWY06) or SOR 2M until BENTO (IAF RWY24), then descend to minimum holding altitude and start approach for landing

**REMARK**

**If EAT has been issued, approach shall start at EAT**

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

NIL

**2.3.2 Start-up procedures**

- a. Pilots must request start-up clearance on TWR/GND frequency 121.9 MHz
- b. If auxiliary power unit is unserviceable, ACFT can startup no more than two engines at the stand and then can begin push-back procedures

**2.3.3 Exit procedures**

a. Initial climb procedures and SID description: see table 24

**2.3.4 Speed control**

See ENR 2.1.2

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

NIL

**3.2 Operational characteristics**

**3.2.1 Uso del radar nel Servizio di Controllo di Aerodromo**

Il Servizio di Controllo di Aerodromo è fornito anche tramite sorveglianza ATS, secondo quanto pubblicato in AIP ENR 1.6.

**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**

Vedere ENR 6.3 Carte d'Area VFR

**4.2 Attività di circuito**

NIL

**4.3 Arrivi**

Punti di ingresso/uscita per/da l'ATZ di Napoli:

VRP (Visual Reporting Point)  
 AVERSA IPPODROMO (RNN5)  
 MARCIANISE (RNN4)  
 TORRE DEL GRECO (RNSE3)  
 SOMMA VESUVIANA (RNE1)

Traffico diretto all'aeroporto Napoli/Capodichino:

Traffic bound to Napoli/Capodichino aerodrome:

a. proveniente da Nord/from North: CASERTA (RNN3) - MARCIANISE (RNN4) - AVERSA IPPODROMO (RNN5) a/at 1000 ft AGL

b. proveniente da Ovest/from West: QUARTO (RNW2) - AVERSA IPPODROMO (RNN5) a/at 1000 ft AGL

c. proveniente da Sud/from South: TORRE ANNUNZIATA (RNSE2) - TORRE DEL GRECO (RNSE3) a/at 1000 ft AGL

**4.4 Partenze**

Vedere tabella 22, paragrafo 4.3 I decolli per RWY 24 non dovranno iniziare la virata a destra prima di aver raggiunto i 1000 ft AGL

**4.5 Sorvoli**

NIL

**4.6 VFR Speciale**

NIL

**4.7 VFR notturno**

Aeroporto situato in zona montagnosa. Il VFR notturno è consentito solo agli elicotteri. La visibilità al suolo dovrà essere non inferiore a 8 km e la base delle nubi dovrà essere non inferiore a 1500 ft per decolli, atterraggi e operazioni di circuito di traffico

**NOTA**

**Le minime meteorologiche applicabili ai voli HEMS sono contenute nei pertinenti regolamenti operativi**

**4.8 Attività addestrativa**

I voli locali addestrativi e scolastici in VFR sono consentiti nel circuito di traffico aeroporuale previa autorizzazione della TWR

**5 LVP**

NIL

**LIRN AD 2.23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE****LIRN AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION****1 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO****1.1 GENERALE**

Tutte le operazioni di rifornimento aeromobili sono condotte sotto la diretta responsabilità del vettore, attraverso l'istituzione di una persona qualificata definita "Supervisore Rifornimento" (rif. Decreto Ministeriale 30/06/2011, ENAC 'Regolamento per la costruzione e

**3.2.1 Use of radar in Aerodrome Control Service**

Aerodrome Control Service is provided also by means of ATS surveillance, according to the regulation published in AIP ENR 1.6.

**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**

See ENR 6.3 VFR Area Charts

**4.2 Circuit activity**

NIL

**4.3 Arrivals**

Entry and exit points to/from Napoli ATZ:

VRP (Visual Reporting Point)  
 AVERSA IPPODROMO (RNN5)  
 MARCIANISE (RNN4)  
 TORRE DEL GRECO (RNSE3)  
 SOMMA VESUVIANA (RNE1)

Traffic bound to Napoli/Capodichino aerodrome:

a. proveniente da Nord/from North: CASERTA (RNN3) - MARCIANISE (RNN4) - AVERSA IPPODROMO (RNN5) a/at 1000 ft AGL

b. proveniente da Ovest/from West: QUARTO (RNW2) - AVERSA IPPODROMO (RNN5) a/at 1000 ft AGL

c. proveniente da Sud/from South: TORRE ANNUNZIATA (RNSE2) - TORRE DEL GRECO (RNSE3) a/at 1000 ft AGL

**4.4 Departures**

See table 22, paragraph 4.3 Departing aircraft RWY 24 shall not begin right turn before reaching 1000 ft AGL

**4.5 Overflying**

NIL

**4.6 Special VFR**

NIL

**4.7 VFR/N**

Aerodrome located in mountainous area. Night VFR flights allowed only to helicopters. Ground visibility shall not be less than 8km and ceiling shall not be less than 1500 ft for take-off, landing and traffic circuit operations.

**REMARK**

**The applicable meteorological minima for HEMS flights are those contained in relevant operational regulations**

**4.8 Training activity**

VFR local school and training flights are allowed within aerodrome traffic circuit by previous TWR approval

**5 LVP**

NIL

**1 AIRCRAFT REFUELING OPERATIONS****1.1 GENERAL**

All aircraft refuelling operations are carried out under the direct responsibility of the carrier, through the designation of a qualified person known as "Responsible of Refuelling" (Ref. Ministerial Decree 30/06/2011, Italian Civil Aviation Authority ENAC - 'Regolamento per

l'esercizio degli aeroporti', capitolo 10.6, EU-OPS 1.305).Inoltre le operazioni di rifornimento/aspirazione carburante sono vietate se:

- il servizio antincendio aeroportuale non è disponibile;
- il piano di emergenza aeroportuale è attivato;
- è rilevata attività elettrica sull'aeroporto.

## **1.2 SUPERVISORE RIFORNIMENTO**

Durante le operazioni di rifornimento, il vettore può delegare un operatore qualificato per le attività di rifornimento, secondo specifici accordi contrattuali.

## **1.3 AREA DI RIFORNIMENTO**

Le operazioni di rifornimento devono essere effettuate all'aria aperta, sul piazzale ed entro i confini dell'Aircraft Safety Area (ASA), ciascuna appositamente segnalata ed equipaggiata a quello scopo.

## **1.4 ZONA DI SICUREZZA**

Durante le operazioni di rifornimento, deve esserci una zona di sicurezza istituita intorno all'aeromobile, consistente in un'area circolare con un raggio di 6 metri intorno ai serbatoi di carburante dell'aeromobile, alle bocche d'aerazione, all'equipaggiamento e ai veicoli impiegati durante il rifornimento.

## **1.5 RIFORNIMENTO SENZA PASSEGGERI A BORDO**

Tutti gli stand sono idonei per il rifornimento degli aeromobili senza passeggeri a bordo.

## **1.6 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CON PASSEGGERI A BORDO ED IN FASE DI SBARCO/IMBARCO**

- a. E' necessario, anche tramite il proprio Ground Handler, preventiva richiesta di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco;
- b. le operazioni di rifornimento aeromobili non possono essere effettuate in assenza del supervisore di rifornimento;
- c. gli stand sul piazzale idonei al rifornimento aeromobili con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco sono 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 52, 53, 54, 55, 56;
- d. non sono consentite operazioni contemporanee di rifornimento di due aeromobili posti su stand adiacenti se entrambi gli aeromobili hanno passeggeri a bordo o se i passeggeri sono in fase di imbarco/sbarco;
- e. una comunicazione bilaterale deve essere stabilita e mantenuta tra il personale dell'handler rifornitore ed il Responsabile del Rifornimento.

## **2 DISPOSIZIONI PER GLI AEROMOBILI MILITARI E DI STATO**

2.1. Tutti i voli Militari e di Stato che intendono operare sull'aeroporto di LIRN Military Apron (Apron Mil 4 e Apron Mil 5) devono richiedere l'assegnazione di PPR all'Autorità Militare.

2.2. La richiesta di assegnazione PPR deve essere inoltrata esclusivamente al Comando Aeroporto Capodichino con preavviso di almeno 24H ai seguenti punti di contatto:

e-mail: aeropcapodichino.boc@aeronautica.difesa.it

Fax: +39 0817055522

Tel.: +39 0817055444/ 0817055488

Mob.: +39 3356770584.

2.3. Rifornimento Militare non disponibile. Fare riferimento a quanto riportato in AIP AD 2 LIRN tabella 3 "Orari di Servizio" - Paragrafo 8 "Rifornimento".

2.4. Handling Militare non disponibile. Fare riferimento a quanto riportato in AIP AD 2 LIRN - Tabella 20 "Regolamenti del traffico locale" - Paragrafo 7 "Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale" - punto 4).

2.5. Le movimentazioni all'interno dei Military Aprons dovranno essere effettuate utilizzando esclusivamente le indicazioni fornite dal Follow-me. Il rullaggio dovrà essere effettuato con precauzione.

2.6. Ad eccezione dei casi di emergenza, non verranno rilasciati PPR e non saranno consentite procedure di avvicinamento per l'atterraggio per i velivoli Jet ad alte prestazioni tipo fighter/ attack, e/o equipaggiati con seggiolino eiettabile, e/o muniti di carichi esterni sganciabili.

## **3 CONCENTRAZIONE DI VOLATILI**

3.1. Presenza di volatili nell'area di manovra e nelle vicinanze come dettagliato nella tabella sottoriportata. Attività di monitoraggio/ allontanamento in atto (Circolare ENAC APT 01-B)

la costruzione e l'esercizio degli aeroporti', chapter 10.6, EU-OPS 1.305).Furthermore re/defuelling operations not allowed if:

- Aerodrome Fire Fighting Service is not available;
- airport emergency plan is activated;
- lightning activity is detected over the airport.

## **1.2 REFUELING SUPERVISOR**

During aircraft refuelling operations, carrier may delegate a qualified operator for supervising operations, according to specific contractual agreements.

## **1.3 REFUELLING AREA**

Refuelling operations must be carried out in the open air, on the apron and within the boundaries of the Aircraft Safety Area (ASA), each one specifically marked and equipped for that purpose.

## **1.4 SAFETY ZONE**

During refuelling operations, there must be a safety zone set up around the aircraft, composed of a circular area with a radius of 6 metres around the aircraft fuel tanks, vents and the equipment and vehicles employed during refuelling.

## **1.5 REFUELING WITHOUT PASSENGERS ON BOARD**

All stands are suitable for refuelling aircraft without passengers on board.

## **1.6 REFUELING OPERATIONS WITH PASSENGERS ON BOARD AND EMBARKING/DISEMBARKING**

- a. It is necessary, also through your own Ground Handler, prior request to refuel with passengers on board or during embarkation / disembarkation;
- b. aircraft refuelling operations cannot be carried out in the absence of the Responsible of refuelling;
- c. the stands on the Apron suitable for refuelling aircraft with passengers on board or embarking/disembarking are 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 52, 53, 54, 55, 56;
- d. simultaneous refuelling operations of two aircraft placed on adjacent stands are not permitted if both aircraft have passengers on board or the passengers are embarking/disembarking.;
- e. a two way communication must be established and must remain available between the Refuelling Handler and the Refuelling Responsible

## **2 PROVISIONS FOR STATE AND MILITARY AIRCRAFT**

2.1. All Military and State flights intending to operate on the Airport of LIRN Military Aprons (Apron Mil 4 and Apron Mil 5) must require the assignment of PPR to the Military Authority.

2.2. The request for PPR assignment must be forwarded only to the Comando Aeroporto Capodichino at least 24h notice at the following contact points:

e-mail: aeropcapodichino.boc@aeronautica.difesa.it

Fax: +39 0817055522

Tel.: +39 0817055444/ 0817055488

Mob.: +39 3356770584.

2.3. Military fuel supply unavailable. Refer to AIP AD 2 LIRN item 3 "Operational Hours" - Box 8 "Fueling".

2.4. Military Handling not available. Refer to AIP AD 2 LIRN - Item 20 "Local Traffic Regulations" - Box 7 "Provisions for general aviation aircraft" - point 4).

2.5. Aircraft Movements within the Military Aprons will have to be carried out using only the instructions provided by Follow-me. Taxi must be carried out with precaution.

2.6. PPR will not be granted and/or approach for landing procedures will not be allowed for fighter/attack jet aircraft, equipped with ejection seat and/or jettisonable loads, except in case of emergency.

## **3 BIRD CONCENTRATION**

3.1. Presence of birds on the manoeuvring area and surroundings as detailed in the table below. Birds monitoring/evacuation activities in the force (Circolare ENAC APT 01-B)

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)	Grandezza stormi Flock size	Aree di maggiore rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Gabbiano reale Herring Gull	Tutto l'anno, prevalentemente NOV, DEC, JAN e FEB  Whole year, mainly NOV, DEC, JAN and FEB	Tutto il giorno, prevalentemente al mattino  Daylight, mainly in the morning	0-500	1-10	THR RWY 06, tra TWY C e TWY D  THR RWY 06, from TWY C and TWY D	Su tutta l'area di manovra sia in transito che fermi su zone asfaltate  All manoeuvring area, both in transit and asphalted areas
Gheppio Eurasian kestrel	Tutto l'anno, prevalentemente da APR a OCT  Whole year, mainly from APR to OCT	Tutto il giorno Daylight	0-30	1-2	RWY 06/24	In volo su tutte le superfici erbose o fermi su manufatti o edifici  Flying on all greenswards or artifacts or buildings
Poiana Buzzard	Prevalentemente da JUN a OCT  Mainly from JUN to OCT	Tutto il giorno Daylight	0-100	Individui singoli Individuals	Tra THR RWY 24 e centro pista  From THR RWY 24 and middle RWY	In volo o fermo su tutte le superfici erbose  Flying or on all greenswards
Piccione Domestic pigeon	Tutto l'anno, prevalentemente da APR a SEP  Whole year, mainly from APR to SEP	Tutto il giorno Daylight	0-100	2-20	THR RWY 06 e tra THR RWY 24 e centro RWY  THR RWY 06 and from THR RWY 24 and middle RWY	In volo o fermo su tutte le superfici erbose  Flying or on all greenswards
Cornacchia grigia Hooded crow	Tutto l'anno, prevalentemente da JUL a NOV  Whole year, mainly from JUL to NOV	Tutto il giorno Daylight	0-100	2-10	RWY 06/24	In volo o fermo su tutte le superfici erbose  Flying or on all greenswards
Storno Starling	Tutto l'anno, prevalentemente da OCT a DEC  Whole year, mainly from OCT to DEC	Tutto il giorno, prevalentemente al mattino e al tramonto  Daylight, mainly in the morning and during sunset	0-100	2-50, alcune volte>100 2-50, sometimes>100	THR RWY 06 e tra THR RWY 24 e centro RWY  THR RWY 06 and from THR RWY 24 and middle RWY	In volo o fermo su tutte le superfici erbose  Flying or on all greenswards
Rondine Common swallow	Da APR a SEP From APR to SEP	Tutto il giorno, prevalentemente al mattino  Daylight, mainly in the morning	0-100	2-20	THR RWY 06 e tra THR RWY 24 e centro RWY  THR RWY 06 and from THR RWY 24 and middle RWY	In volo su tutta l'area di manovra  Flying on all manoeuvring area

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)	Grandezza stormi  Flock size	Aree di maggiore rischio  Areas with the greatest hazard	Distribuzione nell'area di manovra  Distribution on manoeuvring area
Gazza Magpie	Tutto l'anno Whole year	Prevalentemente al pomeriggio Mainly in the afternoon	0-50	1-10	THR RWY 24	In volo o fermo su tutte le superfici erbose Flying or on all greenswards

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

Numeri di riferimento	Descrizione
SC.LIRN.001	La pendenza dei primi quarti delle RWY eccedono, seppur di poco, il valore limite della CS.  Rif. ADR-DSN.B.060 - Longitudinal slopes of runways
SC.LIRN.002	Negli ultimi 180m della RWY 06 ovvero nei primi 180m della RWY 24 la larghezza della strip è limitata fino ad un minimo di 215m  Rif. ADR-DSN.B.160 - Width of runway strip
SC.LIRN.003	Le misure dell'interasse tra la Taxiway TS e la pista 06/24 per i primi 500 m a partire dalla testata 24, nonché la outer Apron Taxiway di Apron 1 compresa tra il raccordo B e il BC, risultano inferiori ai valori minimi previsti dalla CS di riferimento.  Rif. ADR-DSN.D.260 - Taxiway minimum separation distance
SC.LIRN.004	La pendenza della superficie di avvicinamento della RWY 06 eccede il valore standard della CS, inoltre la superficie risulta forata da un aeromobile fermo ai punti attesa "A", "B", "H". Inoltre la transitional surface è infranta dagli aeromobili in movimento in prossimità dei raccordi A, B e BC, nonché sulla parte della TS più prossima alla HP procedendo verso THR 24.  Rif. ADR-DSN.D.340 - Location of holding bays, runway- holding positions, intermediate holding positions, and road- holding positions Rif. ADR-DSN.J.480 - Precision approach runways

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

Reference number	Description
SC.LIRN.001	The slope of the first quarters of the RWYs exceed, albeit slightly, the CS limit value.  Ref. ADR-DSN.B.060 - Longitudinal slopes of runways
SC.LIRN.002	In the last 180m of RWY 06 or in the first 180m of RWY 24 the width of the strip is reduced up to a minimum of 215m  Ref. ADR-DSN.B.160 - Width of runway strip
SC.LIRN.003	The measurements of the distance between the Taxiway TS and the runway 06/24 for the first 500 mt starting from the THR 24, as well as the outer Apron Taxiway of Apron 1 between the link B and the link BC, are lower than the minimum values set by the CS of reference.  Ref. ADR-DSN.D.260 - Taxiway minimum separation distance
SC.LIRN.004	The slope of the approach surface of the RWY 06 exceeds the standard value of the CS, moreover the surface is perforated by an aircraft stopped at the waiting points "A", "B", "H". Moreover the transitional surface is broken by moving aircraft near the links A, B and BC, and on the part of the TWY TS closest to the HP proceeding towards THR 24.  Ref. ADR-DSN.D.340 - Location of holding bays, runway- holding positions, intermediate holding positions, and road- holding positions Ref. ADR-DSN.J.480 - Precision approach runways

<b>Numero di riferimento</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Reference number</b>	<b>Description</b>
DAAD.LIRN.001	<p>Le pendenze trasversali della Pista di Volo sono su alcune sezioni della stessa fuori i range previsti dalla CS (minimo 1% e massimo 1.5%), registrandosi in alcuni punti valori minimi dello 0.76% e massimi del 2%.</p> <p>Rif. ADR-DSN.B.080 - Transverse slopes on runways</p>	DAAD.LIRN.001	<p>The cross slopes of the Runway are on some sections of the same outside the ranges provided by the CS (minimum 1% and maximum 1.5%). At some points there are minimum values of 0.76% and maximum values of 2%.</p> <p>Ref. ADR-DSN.B.080 - Transverse slopes on runways</p>
DAAD.LIRN.002	<p>Le pendenze trasversali delle Shoulder di Pista sono su alcune sezioni della stessa fuori i range previsti dalla CS (massimo 2.5%), registrandosi in alcuni punti valori del 3.73%.</p> <p>Rif. ADR-DSN.B.130 - Slopes on runway shoulders</p>	DAAD.LIRN.002	<p>The transversal slopes of the Runway Shoulder are on some sections of the same outside the ranges provided for by the CS (maximum 2.5%). At some points there are the values of 3.73%.</p> <p>Ref. ADR-DSN.B.130 - Slopes on runway shoulders</p>

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

<b>Carte - Charts</b>	<b>Pagine - Pages</b>
AERODROME CHART ICAO	AD 2 LIRN 2 - 1
HOT SPOT MAP (NOT FOR NAVIGATION)	AD 2 LIRN 2 - 3
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART ICAO - APRON 1	AD 2 LIRN 2 - 5
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART ICAO - APRON 2	AD 2 LIRN 2 - 7
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART ICAO - APRON 3	AD 2 LIRN 2 - 9
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART ICAO - DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 2 - 11
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 06/24 (1)	AD 2 LIRN 3 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 06/24 - Alternative take-off flight path Area RWY 24	AD 2 LIRN 3 - 3
AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE B ICAO	AD 2 LIRN 3 - 5
STAR RWY24 RNAV1 OR RNP1	AD 2 LIRN 4 - 1
STAR RWY24 RNAV1 OR RNP1 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 4 - 3
STAR RWY24 (ATC DISCRETION) RNAV1/RNP1	AD 2 LIRN 4 - 7
STAR RWY24 (ATC DISCRETION) RNAV1/RNP1 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 4 - 9
STAR RWY06 RNAV1/RNP1	AD 2 LIRN 4 - 13
STAR RWY06 RNAV1/RNP1 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 4 - 15
STAR RWY06 ATC DISCRETION RNAV1/RNP1	AD 2 LIRN 4 - 19
STAR RWY06 ATC DISCRETION RNAV1/RNP1 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 4 - 21
STAR RWY06/24	AD 2 LIRN 4 - 25
STAR RWY06/24 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 4 - 27
ICAO VISUAL APPROACH CHART	AD 2 LIRN 5 - 1
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS-Z RWY 24	AD 2 LIRN 5 - 3
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS OR LOC Y RWY 24	AD 2 LIRN 5 - 5
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS OR LOC X RWY 24	AD 2 LIRN 5 - 7
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP Z RWY 24	AD 2 LIRN 5 - 9
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP Z RWY 24 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 5 - 11
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP-Y RWY 24 (LPV only)	AD 2 LIRN 5 - 13
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP-Y RWY 24 (LPV only) DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 5 - 15

Carte - Charts	Pagine - Pages
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS Z RWY 06	AD 2 LIRN 5 - 17
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS OR LOC Y RWY 06	AD 2 LIRN 5 - 19
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 06	AD 2 LIRN 5 - 21
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 06 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 5 - 23
INITIAL CLIMB PROCEDURES RWY 06	AD 2 LIRN 6 - 1
INITIAL CLIMB PROCEDURES RWY 06 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 6 - 3
INITIAL CLIMB PROCEDURE ACFT CAT A, B, C AND D NOISE ABATEMENT PROCEDURE RWY 24	AD 2 LIRN 6 - 5
INITIAL CLIMB PROCEDURE ACFT CAT A, B, C AND D NOISE ABATEMENT PROCEDURE RWY 24 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 6 - 7
STANDARD INITIAL DEPARTURE CHART (SID)	AD 2 LIRN 6 - 9
STANDARD INITIAL DEPARTURE CHART (SID) DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 6 - 11
INITIAL CLIMB PROCEDURE RNAV1 OR RNP1 RWY 06	AD 2 LIRN 6 - 13
INITIAL CLIMB PROCEDURE RNAV1 OR RNP1 RWY 06 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 6 - 15
INITIAL CLIMB PROCEDURE RNAV 1 OR RNP1 RWY 24	AD 2 LIRN 6 - 17
INITIAL CLIMB PROCEDURE RNAV 1 OR RNP1 RWY 24 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 6 - 19
SID RNAV1/RNP1 RWY 24	AD 2 LIRN 6 - 21
SID RNAV1/RNP1 RWY 24 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 6 - 23
SID RNAV1/RNP1 RWY 06	AD 2 LIRN 6 - 27
SID RNAV1/RNP1 RWY 06 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRN 6 - 29
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART ICAO	AD 2 LIRN 8 - 1

LIRN AD 2.25 Penetrazione della VSS (Visual Segment Surface)

LIRN AD 2.25 Visual segment surface (VSS) penetration

**THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK**