

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

1	Coordinate ARP ARP coordinates	45°12'09"N 007°38'58"E
2	Direzione e distanza dalla città Direction and distance from city	8 NM NNW
3	Elevazione/Temperatura di riferimento Elevation/Reference temperature	989 FT / 30.5° C
4	Ondulazione del geoide Geoid undulation	164.42 FT
5	Declinazione magnetica/Variazione annuale Magnetic variation/Annual change	3° E (2022.9) / 9'E
6	Autorità amministrativa aeroportuale Aerodrome administration authority	ENAC - DT Nord-Ovest Aeroporto "Sandro Pertini" 10072 - Caselle Torinese (TO) Tel +39 0115678407/5678413/5676800 Fax +39 011 4704320 Pec: protocollo@pec.enac.gov.it E-mail: nordovest.apt@enac.gov.it
	Gestore aeroportuale Aerodrome operator	S.A.G.A.T. SpA: UFFICIO COORDINAMENTO VOLI: Tel: +39 011 5676213/5676217/5676214(linee registrate) Fax: +39 011 5676218 SITA: TRNOWXH/TRNKCXH e-mail: coordinamento.voli@sagat.trn.it TERMINAL SUPERVISOR Tel: +39 3357522563 Fax: +39 011 5676412 e-mail: terminal.supervisor@sagat.trn.it S.A.G.A.T. SpA: APRON MANAGEMENT OFFICE: Tel: +39 011 5676213/5676217/5676214 (recorded calls) Fax: +39 011 5676218 SITA: TRNOWXH/TRNKCXH e-mail: coordinamento.voli@sagat.trn.it TERMINAL SUPERVISOR Tel: +39 3357522563 Fax: +39 0115676412 e-mail: terminal.supervisor@sagat.trn.it
	Autorità ATS ATS authority	ENAV S.p.A. Centro Aeroportuale Torino Caselle Tel: +39 011 5675405; fax: +39 011 5675461 e-mail: ci-torinocaselle@enav.it
7	Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Note Remarks	1. Codice di riferimento Annesso 14 per infrastrutture di volo: 4E 2. Variazione annuale: zona anomala 1. Ref code Annex 14 flight infrastructure: 4E

2. Annual change: anomaly zone

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

1	Amministrazione aeroportuale Aerodrome Administration	H24
2	Dogana ed immigrazione Customs and immigration	H24
3	Servizio sanitario Health and sanitation	H24
4	AIS Briefing Office	H24 ARO CBO MILANO
5	ARO	H24 ARO CBO MILANO
6	METEO Briefing Office	H24 ARO CBO MILANO
7	ATS	H24
8	Rifornimento	<p>CARBOIL srl HR 0500-2100 (0400-2000): JET A1 Tel +39 011 5678315 - cellulare +39 348 7345256, +39 345 7209844, E-mail: depa.torino@carboil.it . Il servizio di rifornimento è disponibile al di fuori degli orari pubblicati per i voli di Stato, emergenza, umanitari, ospedale e dirottati contattando un'ora prima i seguenti numeri: Cellulari +39 349 8091563, +39 345 7557275, +39 393 1240965</p> <p>AIR BP ITALIA SpA HR MON-FRI 0700-1800 (0600-1700): JET A1 – AVGAS 100LL Tel +39 011 5676692 –cellulare +39 335 7128347, E-mail: fuel.trn@gmail.com; ovidiu.clipa@bp.com. Durante il normale orario di servizio, per i voli non schedulati, la richiesta dovrà pervenire con 1 HR di preavviso chiamando i seguenti numeri: Tel +39 011 5676692, cellulari +39 366 4053249, +39 335 1028465, +39 335 7128346. Al di fuori del normale orario di servizio, la richiesta di rifornimento deve essere effettuata con almeno 2 (due) ore di preavviso inviando una richiesta via e-mail a ovidiu.clipa@bp.com, enrico.ibba@bp.com , fuel.trn@gmail.com e chiamando i seguenti numeri: cellulari +39 366 4053249, +39 335 1028465, +39 335 7128346.</p> <p>LEVORATO MARCEVAGGI S.r.l. HR 0600-2100 (0500-2000): JET A1 - Tel +39 011 4701740, cellulare +39 348 2371509, E-mail: torino@levoratomarcevaggi.it. Il servizio di rifornimento è disponibile al di fuori degli orari pubblicati per i voli di Stato, emergenza, umanitari, ospedale e dirottati contattando un'ora prima i seguenti numeri: Cellulari +39 348 2371509, +39 340 8434284</p>

	Fuelling	<p>CARBOIL srl HR 0500-2100 (0400-2000): JET A1 Tel +39 011 5678315 - mobile +39 348 7345256, +39 345 7209844, E-mail: depa.torino@carboil.it .Out of published hours fuelling is available for State, emergency, humanitarian, hospital flights and diverted traffic, calling one hour prior notice the following numbers:Mobile +39 349 8091563, +39 345 7557275, +39 393 1240965</p> <p>AIR BP ITALIA SpA HR MON-FRI 0700-1800 (0600-1700): JET A1 – AVGAS 100LL Tel +39 011 5676692 –mobile +39 335 7128347, E-mail: fuel.trn@gmail.com; ovidiu.clipa@bp.com During normal service hours, for not scheduled flights, fuel request shall be submitted 1 hour prior notice calling the following numbers: Tel +39 011 5676692, mobile +39 366 4053249, +39 335 1028465, +39 335 7128346. Out of published hours, fuel request shall be submitted at least 2 hours prior notice sending an email to ovidiu.clipa@bp.com, enrico.ibba@bp.com , fuel.trn@gmail.com and calling the following numbers: mobile +39 366 4053249, +39 335 1028465, +39 335 7128346</p> <p>LEVORATO MARCEVAGGI S.r.l. HR 0600-2100 (0500-2000): JET A1 - Tel +39 011 4701740, - mobile +39 348 2371509, E-mail: torino@levoratomarcevaggi.it. Out of published hours fuelling is available for State, emergency, humanitarian, hospital flights and diverted traffic calling one hour prior notice the following numbers: mobile +39 348 2371509, +39 340 8434284</p>
9	Handling	<p>SAGAT HANDLING SpA OPR H24 - FREQ 131.900 MHz - Tel +39 011 5676350/5676463, fax +39 011 5676421 - SITA: TRNKOXH/TRNKQXH - E-mail: rit@sagathandling.trn.it Cellulare + 39 335 7546047</p> <p>MERCI: MON-FRI HR 0700-1700 (0600-1600)- SITA: TRNKFXH - Tel +39 011 5676310, fax +39 011 5676423</p> <p>Amministrazione: MON - FRI HR 0800-1600 (0700-1500) - E-mail: station.manager@sagathandling.trn.it</p> <p>AVIAPARTNER CHECK-IN: HR 0400-2000 (0300-1900) Tel +39 011 5676766, E-mail: trn.pax.spv@aviapartner.aero ; RAMPA, BILANCIAMENTO, OPERATORI DI PIAZZALE HR 0400-2300 (0300-2200)- FREQ: VHF 131.600 - Tel +39 011 5676790/792, fax +39 011 5676667 E-mail: trn.handling.ops@aviapartner.aero . Preavviso di un'ora, e comunque entro le 2130 (2030) in caso di voli non schedulati contattando i seguenti numeri: Cellulari +39 342 6363611, +39 348 7554888</p> <p>ESAIR HANDLING srl HR 0600-2200 (0500-2100) - FREQ: VHF 131.425 - Tel +39 011 5676626 cellulari +39 339 2853755, +39 347 4320549, fax +39 011 5676624 - E- mail: info@esair.it; altri orari disponibili su richiesta con preavviso di 1 ora prima dell'arrivo o partenza</p> <p>ARGOS VIP PRIVATE HANDLING srl HR 0700-1900 (0600-1800) – TEL +39 011 19372878/011 56769623 cellulare +39 331-5043049, +39 348 7416727 E-mail: trn@argosvph.com, ops@argosvph.com; altri orari disponibili su richiesta con preavviso di 30 minuti prima dell'arrivo o partenza</p>

	Handling	<p>SAGAT HANDLING SpA OPR H24 - FREQ 131.900 MHz - Tel +39 011 5676350/5676463, fax +39 011 5676421 - SITA: TRNKOXH/TRNKQXH - E-mail: rit@sagathandling.trn.it Mobile + 39 335 7546047</p> <p>CARGO: MON-FRI HR 0700-1700 (0600-1600)- SITA: TRNKFH - Tel +39 011 5676310, fax +39 011 5676423</p> <p>Amministrazione: MON - FRI HR 0800-1600 (0700-1500) - E-mail: station.manager@sagathandling.trn.it</p> <p>AVIAPARTNER</p> <p>CHECK-IN: HR 0400-2000 (0300-1900) Tel +39 011 5676766 E-mail: trn.pax.spv@aviapartner.aero ; RAMP, WEIGHT AND BALANCE, LOADING STAFF HR 0400-2300 (0300-2200)- FREQ: VHF 131.600 - Tel +39 011 5676790/792, fax +39 011 5676667 E-mail: trn.handling.ops@aviapartner.aero. One hour prior notice by 2130 (2030) required for not scheduled flights calling the following numbers: Mobile +39 342 6363611, +39 348 7554888</p> <p>ESAIR HANDLING</p> <p>srl HR 0600-2200 (0500-2100) - FREQ: VHF 131.425 - Tel +39 011 5676626 mobile +39 339 2853755, +39 347 4320549 fax +39 011 5676624 - E-mail: info@esair.it; other hours available on request 1 hour prior notice before the arrival or departure</p> <p>ARGOS VIP PRIVATE HANDLING srl</p> <p>HR 0700-1900 (0600-1800) - TEL +39 011 19372878/011 56769623 mobile +39 331-5043049, +39 348 7416727 - E-mail: trn@argosvph.com, ops@argosvph.com; other hours available on request 30 minutes prior notice before the arrival or departure</p>
10	Servizi di sicurezza Security	H24
11	De-icing De-icing	Servizio disponibile dal 01 OCT al 15 APR in base ai voli schedulati Service available from 01 OCT to 15 APR according to scheduled flights
12	Note Remarks	<p>1. ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1</p> <p>1. ARO CBO MILANO: see GEN 3.1</p>

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

1	Attrezzatura di carico e scarico merci Cargo-handling facilities	Trattori, elevator, transporter, cargo, loader Tractors, forklift, transporter, cargo, loader
2	Tipi di carburante/Olio Fuel/Oil types	JET A1, AVGAS 100LL / NIL
3	Capacità di rifornimento Fuelling capacity	AIR BP: JET A1 400000 litri - Erogazione con 3 autobotti AIR BP: AVGAS 100LL 25000 litri - Erogazione impianto fisso CARBOIL: JETA1 450000 litri - Erogazione con 4 autobotti LEVORATO MARCEVAGGI: JET A1 400000 litri - Erogazione con 3 autobotti. AIR BP: JET A1 400000 litres - Supplied by 3 tank trucks AIR BP: AVGAS 100LL 25000 litres - Supplied by fixed dispenser CARBOIL: JETA1 450000 litres - Supplied by 4 tank trucks LEVORATO MARCEVAGGI: JET A1 400000 litres - Supplied by 3 tank trucks.
4	Sistema de-icing De-icing facilities	SAGAT HANDLING SpA: 3 mezzi SAFEAERO SDI213 e 1 mezzo SAFEAERO SDI218 AVIAPARTNER: 2 mezzi de-icer ELEPHANT VESTERGAARD Tipo di fluido: Cryotech Polar Guard II Type II SAGAT HANDLING SpA: 3 SAFEAERO SDI213 vehicles and 1 SAFEAERO SDI218 vehicle AVIAPARTNER: 2 de-icer ELEPHANT VESTERGAARD vehicles Fluid type: Cryotech Polar Guard II Type II
5	Hangar per aeromobili in transito	Solo aeromobili Aviazione Generale da verificare con handler di riferimento

	Hangar space for visiting aircraft	Hangar space available for General Aviation aircraft only, to be confirmed by own handler
6	Servizio riparazioni per aeromobili in transito Repair facilities for visiting aircraft	Manutenzione: ATITECH Supervisore tel +39 011 0650702 mail: TRNML@atitech.it - Tecnico in turno tel +39 011 0650701 – cell: +39 3601031169 ALISERIO Srl Tel +39 342 8007774- mail: planning@aliserio.it EU WINGS Tel Line station +39 328 9382511 - Supervisore H24 Tel +39 340 6012593 - mail: 145manager@euwings.it; trn@euwings.it; mcc@euwings.it Maintenance: ATITECH Supervisor tel +39 011 0650702 mail: TRNML@atitech.it - Engineer on duty tel +39 011 0650701 mobile: +39 3601031169 ALISERIO Srl Tel +39 342 8007774 - mail: planning@aliserio.it EU WINGS Tel Line station +39 328 9382511 - Supervisor H24 Tel +39 340 6012593 - mail: 145manager@euwings.it; trn@euwings.it; mcc@euwings.it
7	Note Remarks	Equipaggiamento per push-back e traino aeromobili: può essere gestito un solo aeromobile alla volta di codice ICAO "F" approvato come da ADR.OPS.B.090 o BOEING 747-200/300/400 o AIRBUS A340-500/600, in quanto l'attrezzatura per il push-back ed il traino di questi aeromobili non è disponibile. Push-back and towing equipment:only one aircraft at a time can be handled among ICAO code "F" aircraft approved to operate according to ADR.OPS.B.090 or BOEING 747-200/300/400 or AIRBUS A340-500/600, as push-back and towing equipment for these aircraft is not available.

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

1	Alberghi Hotels	Caselle (2 km), Borgaro (4 km), Ciriè (6 km), Leini (9 km) Caselle (2 km), Borgaro (4 km), Ciriè (6 km), Leini (9 km)
2	Ristoranti Restaurants	Landside: ristoranti 283 posti HR 1000-2000 (0900-1900), Bar 136 posti HR 0300-2200 (0200-2100) Airside: ristoranti 231 posti HR 0330-2100 (0230-2000), Bar 108 posti HR 0330-2100 (0230-2000) Landside: restaurants 283 seats HR 1000-2000 (0900-1900), Bar 136 seats HR 0300-2200 (0200-2100) Airside: restaurants 231 seats HR 0330-2100 (0230-2000), Bar 108 seats HR 0330-2100 (0230-2000)
3	Trasporti Transportation	Bus: orario feriale: da Torino 0310-2230 (0210-2130), per Torino 0345-2330 (0245-2230); orario festivo: da Torino 0310-2200 (0210-2100), per Torino 0345-2245 (0245-2145). Treno: orario feriale: da Torino 0353-2017 (0253-1917), per Torino 0500-2128 (0400-2028); orario festivo: da Torino 0417-2017 (0317-1917), per Torino 0600-2128 (0500-2028) Taxi e autonoleggio Bus: weekdays: from Torino 0310-2230 (0210-2130), to Torino 0345-2330 (0245-2230); holidays and Sunday: from Torino 0310-2200 (0210-2100), to Torino 0345-2245 (0245-2145). Train: weekdays: from Torino 0353-2017 (0253-1917), to Torino 0500-2128 (0400-2028) holidays and Sunday: from Torino 0417-2017 (0317-1917), to Torino 0600-2128 (0500-2028) Taxi and car rental
4	Servizio medico Medical facilities	Pronto soccorso - medici - ambulanze - ospedali a Ciriè (8 km) e a Torino (15 km) First aid treatment - medical assistance - ambulances - hospitals in Ciriè (km 8) and Torino (km 15)
5	Banca e ufficio postale Bank and Post office	Banca: sportello automatico per prelievo (Bancomat) H24 Ufficio postale: NIL Bank: ATM (Cash-point) H24 Post office: NIL
6	Ufficio turistico Tourist office	Sala arrivi HR 0900-1700 (0800-1600) Arrival lounge HR 0900-1700 (0800-1600)
7	Note Remarks	Farmacia in aeroporto Pharmacy in airport

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

1	Categoria servizio antincendio aeroportuale Aerodrome category for fire fighting	CAT 8 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso Rescue equipment	Numero e tipologia di veicoli, tipologia e quantità di agenti estinguenti ed attrezzature di soccorso conformi alla CAT 8 ICAO Number and type of vehicles, type and amount of extinguishing agents and rescue equipment compliant with ICAO CAT 8
3	Rimozione aeromobili in difficoltà Capability for removal of disabled aircraft	Recovery kit disponibile per aeromobili fino a codice ICAO C (A320) compresi carrello Goldhofer ARTS-4/25, cuscini di sollevamento (misure varie) e fasce di sollevamento Recovery kit available for aircraft up to ICAO code C (A320) including dolly Goldhofer ARTS-4/25, aircraft lifting cushions (various sizes) and lifting straps
4	Note Remarks	NIL NIL

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

1	Equipaggiamenti di pulitura Types of clearing equipment	1) Equipaggiamento sgombro neve a) 8 spazzole aeroportuali con lama spalaneve, spazzola rotante e ventola soffiatore b) 5 trattori provvisti di lama spalaneve c) 2 autocarri per spargimento solidi decongelanti d) 3 autocarri per spargimento liquidi decongelanti e) 3 turbine da neve f) 2 friction testers Altri mezzi a richiesta 2) Equipaggiamento pulitura ordinaria a) 4 tappeti fod boss b) 2 spazzatrici stradali (di cui una con aspira liquidi) c) 1 autobotte 1) Snow removal equipment a) 8 runway snowsweepers with snow plow, broom and air blower b) 5 tractors equipped with snow blade c) 2 trucks equipped with solid de-icing spreader d) 3 sprayers equipped with fluid de-icing spreader e) 3 snow blowers f) 2 friction testers Other equipment on request 2) Routine cleaning equipment a) 4 fod boss rugs b) 2 road sweepers (one equipped with wet vacuum) c) 1 tanker truck
2	Priorità Clearance priorities	Pista - Via di rullaggio Y - Via di rullaggio L - Raccordi A e G - Area monitori GP - Area monitori LOC - Bretella collegamento VVFF con pista - Accesso cancello di emergenza NR 1 - Raccordi B, C, D, E, F, H - Piazzale sosta aeromobili RWY - TWY Y - Apron TWY L - TWY A and G - GP monitors area - LOC monitors area - Road linking the Fire Station and the RWY - Emergency gate NR 1 - TWY B, C, D, E, F, H - Apron
3	Uso di materiale per il trattamento della superficie dell'area di movimento Use of material for movement area surface treatment	Fluido a base di formiato di potassio (KFOR), solido a base di formiato di sodio (NAFO). potassium formate fluids (KFOR) and sodium formate solids (NAFO).
4	Piste invernali appositamente preparate Specially prepared winter runways	non prevista. not applicable.
5	Note	1. La valutazione e la rendicontazione dello stato della pista sono condotte in conformità all'Annex IV Part ADR.OPS Reg.(UE) 139/2014. 2. La rimozione della neve viene eseguita come descritto nel "Piano Aeroportuale Rimozione Neve" disponibile su richiesta da coordinamento.voli@sagat.trn.it

	Remarks	1. Runway condition assessment and reporting are performed according to Annex IV Part ADR.OPS Reg.(UE) 139/2014. 2. Snow removal is performed as detailed in the 'Airport Snow Removal Plan' available on request to coordinamento.vol@ sagat.trn.it
--	----------------	---

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

1	Superficie e resistenza dell'area di stazionamento Apron surface and strength	Identificativo	Superficie	Resistenza
		Designator	Surface	Strength
		General aviation apron - Stands 300-310	CONC	PCN 105/R/B/W/T
		K Apron - Stands 601-604, 700-702, 800	CONC	PCN 120/R/A/W/T
		Main Apron North area - Stands 100-107, 500-507	CONC	PCN 120/R/A/W/T
		Main apron Middle area - Stands 108-113	CONC	PCN 118/R/A/W/T
2	Larghezza, superficie e resistenza delle TWY TWY width, surface and strength	Identificativo della TWY	Larghezza (M)	Superficie
		Designator of TWY	Width (M)	Surface
		A	30 M	BITUMCONG
		B	30 M	BITUMCONG
		C	30 M	BITUMCONG
		D	23 M	BITUMCONG
		E	23 M	BITUMCONG
		F	23 M	BITUMCONG
		G	28 M	BITUMCONG
		H	23 M	BITUMCONG
3	Localizzazione/Elevazione ACL ACL location/Elevation	vedi carte ADP in vigore see ADP chart in force		
4	Punto di controllo VOR /INS VOR/INS checkpoints	La posizione di controllo VOR è disponibile come segue: prima posizione sul lato nord della TWY Y; seconda posizione sulla TWY G; frequenza 116.75 MHZ / Punto di controllo INS non disponibile		
		VOR checkpoint is AVBL as follows: first checkpoint at North side of TWY Y; second checkpoint TWY G; frequency 116.75 MHZ / INS checkpoint not AVBL		
5	Note Remarks	1. TWY J permanentemente chiusa 1. TWY J closed permanently		

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

1	Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili	Vedi carte AD e APD in vigore Vedi anche AD 2 LIMF 2-11 per assistenza operatori di piazzale e follow me Stand da 108 a 113 equipaggiati con sistema d'attracco tipo APIS e con pontili per aeromobili.
----------	--	--

	Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands	See AD and APD charts in force See also AD 2 LIMF 2-11 for marshaller and follow-me assistance Stands from 108 to 113 equipped with docking system type APIS and passenger boarding bridges.
2	Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY	<p>Vedi carta AD in vigore</p> <p>Segnaletica orizzontale pista: RWY18/36 soglia (soglia permanentemente spostata, frecce), toccata, designazione pista, punti di mira, asse, bordo.</p> <p>I marking di uscita dalla pista sono costituiti da una linea continua gialla che origina dall'asse pista.</p> <p>Il marking obbligatorio RWY AHEAD è posizionato dopo ogni RHP, pattern A.</p> <p>Luci di pista: Luci di soglia, toccata, asse pista (RWY18 non ha luci di asse), bordo, fine pista, RWY18 RTIL CGL. Luci di asse giallo-verde alternate per l'uscita dalla pista.</p> <p>Segnaletica orizzontale TWY: Linea gialla di asse, segnaletica di "Enhanced taxiway centre line", bordo. Segnali di obbligo ad ogni posizione di attesa pista.</p> <p>RHP A/F/G/H: solo pattern A.</p> <p>RHP B/C/D/E: pattern A e pattern B.</p> <p>Segnaletica di IHP su tutte le IHP. Il marking di informazione MAX SPAN si trova sulle TWY sulle quali le operazioni sono limitate agli aeromobili che non superano la massima ampiezza alare indicata.</p> <p>Luci TWY: RGL su tutte le RHP in corrispondenza del pattern A.</p> <p>Luci di IHP su tutte le IHP tranne Y1.</p> <p>TWY A/B/C – Luci blu di bordo. Luci di asse giallo-verde alternate per l'uscita dalla pista. In ingresso in pista, luci di asse verdi fino alla STOPBAR.</p> <p>TWY D/E/F - Luci blu di bordo</p> <p>TWY G - Luci blu di bordo. Luci di asse giallo-verde alternate per l'uscita dalla pista.</p> <p>Luci verdi di asse.</p> <p>TWY H - Luci di asse giallo-verde alternate.</p> <p>TWY Y - Luci blu di bordo. Luci verdi di asse.</p> <p>TWY L - Luci blu di bordo solo sul lato est. Luci verdi di asse.</p> <p>TAXILANE M - Luci verdi di asse</p> <p>TAXILANE N from L to N1 - Luci verdi di asse</p>

	RWY and TWY markings and lights	<p>See AD chart in force</p> <p>Runway markings: RWY18/36 threshold (displaced THR, arrows), touchdown, runway designation, aiming points, centre line, edge.</p> <p>Lead-offs from the runway are marked by a continuous yellow line from the centreline of the runway.</p> <p>RWY AHEAD mandatory marking after RHP pattern A.</p> <p>Runway lights: Threshold lights, TDZ lights, centre line lights (RWY18 no centerline lights), edge lights, RWYend lights, RWY18 RTIL CGL.</p> <p>Taxiway markings: Enhanced taxiway centre line marking, yellow centre line marking, edge. Mandatory instruction markings at each RHP. RHP A/F/G/H: pattern A only. RHP B/C/D/E: pattern A and pattern B. IHP marking on all IHP. MAX SPAN information markings indicate TWYs where operations are limited to aircraft not exceeding the maximum wingspan specified.</p> <p>Taxiway lights: RGL on all RHP pattern A. IHP lights on all IHP except Y1. TWY A/B/C - Blue edge lights. Alternate yellow/green centre line lights on RWY lead-offs. Entering the RWY, green centre line lights until STOPBAR. TWY D/E/F - Blue edge lights TWY G - Blue edge lights. Alternate yellow/green centre line lights on RWY lead-offs. Green centre line lights. TWY H - Alternate yellow/green centre line lights. TWY Y - Blue edge lights. Green centre line lights. TWY L - Blue edge lights on eastside only. Green centre line lights. TAXILANE M - Green centre line lights TAXILANE N from L to N1 - Green centre line lights.</p>
3	Barre d'arresto Stop bars	Stop bar su tutte le RHP e sulle IHP Y1 e X3. NO ENTRY bar su taxilane M direzione nord. Vedi carta AD in vigore Stop bars on all RHP and IHP Y1 and X3. NO ENTRY bar on taxilane M heading north. See AD chart in force
4	Note Remarks	<ol style="list-style-type: none"> 1. Segnaletica e luci di piazzale vedi carte AD ed APD in vigore 2. Segnaletica di identificazione cavo bliss bak 12 vedi carta AD in vigore 3. Luci rosse fisse di area non agibile sulle aree permanentemente chiuse (TWY J e area di atterraggio elicotteri). <ol style="list-style-type: none"> 1. Aprons marking/lighting aids see AD and APD charts in force 2. Bliss bak 12 cable identification sign see ADC in force 3. Fixed red unserviceability lights on TWY J and helicopter landing area, that are permanently closed.

LIMF AD 2.10 OSTACOLI AEROPORTUALI**LIMF AD 2.10 AERODROME OBSTACLES**

Nella aree di avvicinamento e decollo In approach and take off areas			Nell'area di circuitazione e all'interno dell'aeroporto In circling area and at aerodrome		Note Remarks
1			2		3
RWY e Area interessata RWY and Area affected	Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Markings and Lights	Coordinate Coordinates	Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Marking and Lights	Coordinate Coordinates	
a	b	c	a	b	
Approach 36	Campanile Chiesa S.Maria Caselle/ Belfry of S.Maria Caselle 304 m/997 ft AMSL 27 m/ 87 ft AGL No/Si No/Yes	45° 10' 38.9"N 007° 38' 46.1"E	NIL	NIL	Non foro la superficie / Not penetrating
Inner horizontal 18/36	Campanile Chiesa S. Grato Vescovo/ Belfry of S. Grato Vescovo 311 m/1021 ft AMSL 20 m/ 64 ft AGL No/Si No/Yes	45° 12' 08.9"N 007° 39'18.5"E	NIL	NIL	Non foro la superficie / Not penetrating
			Basilica di Superga/ Belfry of Superga 743 m/2438 ft AMSL 74 m/ 242 ft AGL No/Si No/Yes	45° 04' 50.7"N 007° 46' 03.6"E	Oltre 15 km dall'ARP / Beyond 15 km from ARP
Vedi AOC in vigore - See AOC in force					

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

1	Ufficio METEO associato Associated MET Office	ITALY MFU
2	Orario di servizio Hours of service	H24
3	Ufficio responsabile preparazione TAF / Periodo di validità Office responsible for TAF preparation / Period of validity	ITALY MFU / 24H
4	Tipo di previsione per l'atterraggio / Intervallo di emissione Type of landing forecast / Interval of issuance	NIL / NIL
5	Briefing e consultazione fornita Briefing and consultation provided	Briefing: ARO CBO MILANO, telefono Consultazione: ITALY MFU, telefono Briefing: ARO CBO MILANO, telephone Consultation: ITALY MFU, telephone
6	Documentazione di volo e lingua usata Flight documentation and language used	Carte, testi in linguaggio chiaro abbreviato IT/EN Charts, abbreviated plain language texts IT/EN
7	Carte e documentazione disponibili per consultazione Charts and other information available for briefing or consultation	P, W, SWL
8	Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione Supplementary equipment available for providing information	Fax
9	Enti ATS destinatari delle informazioni ATS units provided with information	Torino TWR, Milano ACC
10	Informazioni climatologiche ed informazioni supplementari Climatological information and additional information	<p>1. ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1</p> <p>2. ITALY MFU: vedi GEN 3.5</p> <p>3. Aeroporto occasionalmente interessato da fenomeni di wind shear orografico, in particolare dovuti al fohn. La maggior parte degli episodi si verifica con cielo sereno e vento proveniente da direzioni da nord ad ovest, principalmente nei mesi di dicembre e gennaio</p> <p>4. maniche a vento illuminate</p> <p>5. Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezze della base al di sotto di 15700ft e cumulonembi o cumuli torregianti con base di qualsiasi altezza</p> <p>1. ARO CBO MILANO: see GEN 3.1</p> <p>2. ITALY MFU: see GEN 3.5</p> <p>3. Aerodrome occasionally affected by terrain-induced wind shear phenomena, mostly originated by fohn. Most events occur with clear sky and wind directions from North to West, mainly in December and January</p> <p>4. 2 lighted wind direction indicators</p> <p>5. Clouds of operational significance: clouds with base height below 15700ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance</p>

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

Designazione RWY Designation	QTE Rilevamento 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
18	182.57°	3300 x 60	PCN 116/F/A/W/T ASPH	45°12'32.62"N 007°39'00.56"E 45°11'09.33"N 007°38'55.28"E 164.3 FT	981.5 FT / NIL
36	002.57°	3300 x 60	PCN 116/F/A/W/T ASPH	45°11'20.66"N 007°38'55.99"E 45°12'56.11"N 007°39'02.05"E 163.8 FT	933.7 FT / 952.0 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
18	Pendenza longitudinale pista/ longitudinal runway slope: 0.59% SWY: NIL	NIL	450 x 150	3420 x 300	240 x 150
36	Pendenza longitudinale pista/ longitudinal runway slope: 0.59% SWY: NIL	NIL	300 x 150	3420 x 300	240 x 150

Designazione RWY Designation	OFZ Obstacle free zone	Note Remarks
1	12	13
18	NIL	1) DTHR 726 m
36	Sì Yes	1) DTHR 350 m 2) Attenzione: cavo bliss bak 12 e plinti all'interno della STRIP alla fine della RWY/Warning: Bliss bak 12 cable and plinths within the RWY STRIP at RWY end

LIMF AD 2.13 DISTANZE DICHIARATE**LIMF AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

Designazione RWY RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
18	3300	3750	3300	2574
INT TAKE-OFF B	2551	3001	2551	-
INT TAKE-OFF C	1797	2247	1797	-
36	3300	3600	3300	2950
INT TAKE-OFF C	1532	1832	1532	-
INT TAKE-OFF D	2279	2579	2279	-
INT TAKE-OFF E	2899	3199	2899	-
INT TAKE-OFF F	3093	3393	3093	-
INT TAKE-OFF H	2899	3199	2899	-
NOTE	1. Gli Intersection Take-off sono utilizzabili soltanto su richiesta del pilota o su richiesta della TWR previo benestare del pilota/Intersection			
REMARKS	1. Take-off are usable only on pilot's request or on TWR's request, previous pilot's agreement			

LIMF AD 2.14 LUCI DI AVVICINAMENTO E DI PISTA**LIMF 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)
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5
18	NIL	NIL	NIL	THR +wing bars G	NIL	3° entrambi i lati /both sides	16.0	NIL
36	CAT II III	900	LIH	THR +wing bars G	NIL	3° entrambi i lati /both sides	24.7	900

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
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
18	NIL	NIL	NIL	NIL	725 1975 600	50 50 50	R W Y	LIH LIH LIH
36	2400 600 300	15 15 15	W W/R R	LIH LIH LIH	350 2350 600	50 50 50	R W Y	LIH LIH LIH

RWY ID	FINE PISTA RWY END	SWY		RTIL	CGL	Note Remarks	
	Colore Colour	Lunghezza Length (M)	Colore Colour				
1	8	9.1	9.2	10	11	12	
18	R	NIL	NIL	2	2	1) PAPI: superficie di protezione OBS non strumentale/OBS protection surface not instrumental	
36	R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	

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

1	Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Coordinate ABN: 45°11'32"N 007°38'39"E Caratteristiche: rotante a luce bianco-verde alternata Orario: H24 ABN Coordinates: 45°11'32"N 007°38'39"E Characteristics: revolving white/green alternating lights Hours: H24
2	Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI location and lights Anamometer location and lights	LDI: Sì Anemometri: 1) 300 m dopo THR RWY 18, 140 m lato sinistro RCL 2) 448 m dopo THR RWY 36, 185 m lato destro RCL LDI: Yes Anemometers: 1) 300 m after THR RWY 18, 140 m left side RCL 2) 448 m after THR RWY 36, 185 m right side RCL
3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY TWY edge and center line lighting	Vedi carta AD See AD chart
4	Alimentatore secondario/Tempo di intervento Secondary power supply/Switch over time	Sì / inferiore a 1 secondo Yes / less than 1 second
5	Note Remarks	1. Segnalazioni luminose di emergenza: lampada segnalazioni 1. Emergency lights: light gun

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

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

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

Designatore e limiti laterali Designation and lateral limits	Limiti verticali Vertical limits	Classificazione dello spazio aereo Airspace classification	Nominativo dell'unità ATS ATS unit call sign	Altitudine di transizione Transition altitude	Note Remarks
1	2	3	4	5	6
Torino Caselle ATZ Circular area centered on 45°12'04"N 007°39'00"E within a 5.0 NM radius.	3000 FT AMSL	D	Torino TWR EN/IT	6000 FT	1) WI Torino CTR

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

Servizio Service	Nominativo Call sign	Frequenza (MHZ) Frequency (MHz)	Orario Operational hours	Note Remarks
1	2	3	4	5
Emergenza Emergency	NIL	121.500	H24	NIL
APP	Milano Radar	125.275	H24	NIL
APP	Milano Radar	129.275	H24	NIL
TWR	Torino GND	121.705	0600-2200 (0500-2100)	1) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing
TWR	Torino TWR	118.500	H24	NIL
ATIS	Torino Terminal Information	CH 120.480	H24	1) Torino ATIS emette informazioni aggiornate in tempo reale/Torino ATIS broadcast message issues real time updated info 2) Informazioni ATIS disponibile al numero/ATIS message available on tel +39 011 5675446 3) Il vento in superficie sulla TDZ è fornito sia in ATIS ARR che DEP/Surface wind at TDZ is provided for both ATIS ARR and DEP 4) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing

LIMF AD 2.19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATERRAGGIO**LIMF AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS**

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/ VOR)	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
TACAN	CLL	CH 27X	H24	45°11'37.7"N 007°39'10.2"E	299 M AMSL	40 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 040°/100° MRA 6000 FT 100°/200° MRA 12000 FT 200°/230° MRA 17000 FT 230°/040° MRA 22000 FT	1) MAINT: Ogni / every WED 0800-1100 (0700-1000)
VOR/DME (1° E-2005.0)	CSL	116.75 MHZ CH 114Y	VOR H24 DME H24	VOR 45°13'11.0"N 007°38'58.4"E DME 45°13'11.1"N 007°38'57.9"E	313 M AMSL	45 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 000°/040° MRA 13000 FT 040°/210° MRA 4000 FT 210°/270° MRA 13000 FT 270°/360° MRA 15000 FT	1) MAINT: Primo WED di ogni mese/ first WED each month: 1000-1200 (0900-1100)
VOR/DME (3° E-2020.0)	GEN	112.80 MHZ CH 75X	VOR H24 DME H24	VOR 44°25'28.0"N 009°04'56.4"E DME 44°25'28.0"N 009°04'57.2"E	893 M AMSL	60 NM/45000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/090° MRA 11000 FT 090°/145° MRA 8000 FT 145°/240° MRA 5000 FT 240°/360° MRA 8000 FT	1) MAINT: Terzo THU di ogni mese / third THU each month: 0930-1030 (0830-0930)
ILS RWY 36 LOC CAT III (1° E-2005.0)	ITOC	108.70 MHZ	H24	45°13'10.6"N 007°39'03.0"E	NIL	limitazioni oltre/limitations beyond 17 NM MRA 4000 FT	NIL
DME	ITOC	CH 24X	H24	45°11'30.0"N 007°39'04.3"E	292 M AMSL	25 NM/10000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 000°/040° MRA 13000 FT 040°/210° MRA 4000 FT 210°/270° MRA 13000 FT 270°/360° MRA 15000 FT	NIL
GP	-	330.50 MHZ	H24	45°11'29.9"N 007°39'03.0"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 17.4 M
OM	-	75.00 MHZ	H24	45°07'24.6"N 007°38'41.2"E	NIL	NIL	NIL
MM	-	75.00 MHZ	H24	45°10'49.1"N 007°38'53.8"E	NIL	NIL	NIL
VOR/DME (1° E-2005.0)	MMP	113.35 MHZ CH 80Y	VOR H24 DME H24	VOR 45°38'26.8"N 008°44'05.4"E DME 45°38'27.1"N 008°44'06.0"E	233 M AMSL	80 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 020°/070° MRA 6000 FT 070°/140° MRA 4000 FT 140°/240° MRA 2000 FT 240°/280° MRA 4000 FT 280°/020° MRA 8000 FT	1) Secondo MON di ogni mese / Second MON each month: 2000-2200 (1900-2100)

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/ VOR)	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VOR/DME (3° E-2020.0)	SRN	113.70 MHZ CH 84X	VOR H24 DME H24	VOR 45°38'45.5"N 009°01'17.7"E DME 45°38'45.4"N 009°01'17.1"E	240 M AMSL	100 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/070° MRA 13000 FT 070°/090° MRA 10000 FT 090°/260° MRA 4000 FT 260°/360° MRA 12000 FT	1) MAINT: Secondo THU di ogni mese / second THU each month: 0830-1130 (0730- 1030)
VOR/DME (3° E-2020.0)	TOP	114.50 MHZ CH 92X	VOR H24 DME H24	VOR 44°55'31.5"N 007°51'42.0"E DME 44°55'31.0"N 007°51'41.9"E	260 M AMSL	Altri settori/other sectors: 80 NM/60000 FT Settore/Sector S: 200 NM/60000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 015°/100° MRA 4000 FT 100°/160° MRA 6000 FT 160°/230° MRA 10000 FT 230°/340° MRA 15000 FT 340°/015° MRA 10000 FT	1) MAINT: Primo THU di ogni mese / first THU each month: VOR 0900-1030 (0800-0930) DME 1030-1200 (0930-1100)
VOR/DME (3° E-2020.0)	VOG	110.45 MHZ CH 41Y	VOR H24 DME H24	VOR 44°57'52.5"N 008°58'12.7"E DME 44°57'52.1"N 008°58'12.7"E	114 M AMSL	40 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 040°/080° MRA 5000 FT 080°/100° MRA 9000 FT 100°/170° MRA 11000 FT 170°/230° MRA 8000 FT 230°/250° MRA 6000 FT 250°/040° MRA 4000 FT	1) MAINT: Quarto TUE di ogni mese / fourth TUE each month: 0830-1130 (0730-1030)

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

1.1. RWY 36 è usata quale pista preferenziale per i decolli e gli atterraggi sull'aeroporto di Torino/Caselle

1.2. L'ATC utilizzerà la suddetta pista a condizioni che:

- a. in caso di pista asciutta, la componente in coda del vento non superi i 7 kt
- b. in caso di pista bagnata, la componente in coda del vento non superi i 5 kt

Tale criterio preferenziale non troverà applicazione quando:

- a. la componente in coda del vento superi i limiti dati
- b. il Runway Condition Code sia 1

2 Apron

ORDINATO MOVIMENTO DEGLI AEROMOBILI SUI PIAZZALI

2.1. NOTE**1 Runway preferential use**

1.1. At Torino/Caselle airport RWY 36 is regarded as preferential for take-off and landing

1.2. ATC will use the above preferential runway provided that:

- a. if the runway is dry, the tail wind component is not greater than 7 kt
- b. if the runway is wet, the tail wind component is not greater than 5 kt

Such preferential criterion will not be applied when:

- a. the tail wind component is greater than given limits
- b. the Runway Condition Code is 1

2 Apron

ORDERLY MOVEMENT OF AIRCRAFT ON THE APRON

2.1. REMARKS

- 1. Orderly movement of aircraft on the aprons is mandatory for all aircraft (self manoeuvring, pushback and on tow)

1. L'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali è obbligatorio per tutti gli aeromobili (self manoeuvring, push-back e traino)

2. Limiti dell'area Apron: vedi APDC

3. Regole per l'uso dei parcheggi e assistenza follow-me: vedi Aircraft Parking Docking Remarks

2.2. Orario operativo: H24

2.3. Nominativo di chiamata:

a. TORINO GROUND – Freq. 121.705 MHz – orario operativo 0600-2200 (0500-2100)

b. TORINO TOWER – Freq. 118.500 MHz – orario operativo 2200-0600(2100-0500)

2.4. Servizi forniti:

a. ENAV SpA assicura l'ordinato movimento degli aeromobili come segue:

Per gli aeromobili in arrivo:

- istruzioni per il rullaggio;
- assegnazione dello stand come stabilito da SAGAT SpA

Per gli aeromobili in partenza:

- autorizzazioni alla messa in moto, istruzioni per il push-back e/o rullaggio solo dopo la comunicazione di 'Aircraft ready' da parte di SAGAT SpA

NOTA

La dicitura "AIRCRAFT READY" significa:

porte dell'aeromobile chiuse, loading bridge ritirato, stand libero da veicoli, equipaggiamenti e persone, aeromobile pronto per il push-back o il rullaggio

Per le operazioni di traino dell'aeromobile:

- istruzioni per il traino

b. SAGAT SpA assicura l'ordinato movimento di veicoli, equipaggiamenti e persone in maniera che non interferiscono con il movimento degli aeromobili.

2.5. Aeromobili in partenza diretti alla Piazzola De-icing ICE1: nella richiesta di messa in moto, il pilota riporterà alla TWR di aver già coordinato le operazioni di de-icing. Per la procedura completa vedi AIP ITALIA AD 2 LIMF Item 23.

2.6. Ulteriori informazioni relative all'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali potrebbero essere diffuse tramite ATIS.

Operazioni di handling

Le attività di handling, compreso il posizionamento dei tacchi e la connessione all'alimentazione elettrica esterna, sono consentite solo se i motori dell'aeromobile sono spenti (nel caso di velivoli a turboelica se le eliche sono ferme) e le luci anti-collisione sono spente. Sono ammesse eccezioni solo se sono adottate specifiche procedure.

3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio

3.1. TWY J permanentemente chiusa

3.2. Il limite dell'area di responsabilità ATC sulla TWY H è il marking di tipo A

3.3. Dalla TWY Y all'area Leonardo S.p.A. Nord e viceversa, le manovre degli aeromobili sono consentite solo al traino e l'area di responsabilità ATC è limitata alla TWY Y

3.4. I movimenti degli aeromobili fra le aree Leonardo S.p.A. Nord e Sud sono ammessi solo al traino e con l'assistenza del follow-me

3.5. Quando sono in corso operazioni di atterraggio per RWY 36, l'uso della RHP F è vietata e gli aeromobili di codice E e F diretti verso la TWY G devono attendere non oltre la posizione di attesa intermedia G1 (Rif. Certificazione Aeroportuale EASA: ELOS.LIMF.002 e SC.LIMF.005)

3.6. Operazioni di rullaggio con piazzola De icing ICE1 in uso:

- l'uso della TWY F non è consentito

2. Apron area limits: see APDC

3. Parking rules and follow-me assistance: see Aircraft Parking Docking Remarks

2.2. Operational hours: H24

2.3. Call sign:

a. TORINO GROUND – Freq. 121.705 MHz – operational hours 0600-2200 (0500-2100)

b. TORINO TOWER – Freq. 118.500 MHz – operational hours 2200-0600 (2100-0500)

2.4. Services provided:

a. ENAV SpA assures the orderly movement of aircraft as follows:

For arriving aircraft:

- taxi instructions
- stand allocation as assigned by SAGAT SpA

For departing aircraft:

- engine start-up approvals, push-back and/or taxi instructions only after 'Aircraft ready' communication by SAGAT SpA

REMARK

The term "AIRCRAFT READY" means:

aircraft doors closed, loading bridge retracted, stand free from vehicles, equipment and people, aircraft ready for push-back or taxi

For aircraft towing operations:

- towing instructions

b. SAGAT SpA assures the orderly movement of vehicles, equipment and people so that they shall not interfere with aircraft movement.

2.5. Departing aircraft heading to De-icing pad ICE1: when requesting start-up, pilot shall report to TWR that de-icing treatment has already been coordinated. For the whole procedure see AIP ITALIA AD 2 LIMF Item 23.

2.6. Further information concerning the orderly movement of traffic on aprons could be issued on ATIS.

Ground handling operations

Ground handling operations, including aircraft choking and connection to external power supply, are allowed only if aircraft engines have spooled down (in the case of propellers have stopped turning) and anti-collision beacons are switched off. Exceptions are allowed only if clearly defined procedures are in place.

3 Special rules for taxiway use

3.1. TWY J permanently closed

3.2. On TWY H the ATC responsibility area limit is the pattern A marking

3.3. From TWY Y to Leonardo S.p.A. North area and vice versa, aircraft movements are allowed only on tow and ATC responsibility area is limited to TWY Y

3.4. Aircraft movements between Leonardo S.p.A. North and South areas are allowed on tow only and with follow-me car assistance.

3.5. When landing operations on RWY 36 are in progress, the use of RHP F is forbidden and aircraft code E and F taxiing toward TWY G shall hold not beyond intermediate holding position G1 (Ref. EASA Aerodrome Certification: ELOS.LIMF.002 and SC.LIMF.005)

3.6. Taxiing operations when De-icing pad ICE1 is in use:

- use of TWY F is not allowed

- la TWY L dalla IHP L8 alla IHP G1 è declassata ad aeromobili di codice ICAO C
- l'assistenza del follow-me è obbligatoria dalla IHP L8 alla IHP G1

3.7. Per aeromobili codice ICAO E e F rullaggio obbligatorio con motori esterni al minimo a meno che diversamente richiesto dalle procedure

3.8. Operazioni di rullaggio elicotteri come segue:

a. atterraggi e decolli solo sulla pista

b. rullaggio a terra obbligatorio per elicotteri con carrello

c. air taxiing consentito ad una altezza compatibile con gli effetti al suolo e ad una velocità a terra inferiore a 20KT, solo seguendo la TWY o la taxilane

d. sono ammessi sull'Apron dell'Aviazione Generale solo elicotteri a traino

e. operazioni di rullaggio a terra

- lunghezza totale fino a 17.5m: disponibili tutte le TWY e taxilane eccetto la taxilane N entro l'Apron dell'Aviazione Generale

- lunghezza totale compresa tra 17.5m e 27m: disponibili solo le TWY A, B, C e Y

f. operazioni di rullaggio in aria

- lunghezza totale fino a 13.5m: non consentito il rullaggio sulla taxilane M. La taxilane N è utilizzabile solo da elicotteri diretti allo stand 501

- lunghezza totale compresa tra 13.5m e 17.5m: rullaggio su TWY A, B, C, Y consentito solo per elicotteri diretti all'apron Kilo. Rullaggio su TWY C, Y e taxilane N consentito solo per elicotteri diretti allo stand 501.

g. quando le LVP sono attivate, sono disponibili per tutti gli elicotteri le apron taxiway L e TWY G

NOTE

1. **L'assistenza del follow-me per gli elicotteri è obbligatoria per tutte le operazioni di rullaggio sui piazzali**

2. **I piloti degli elicotteri in arrivo devono riportare la dimensione massima fuori tutto non appena stabilito un contatto radio con la TWR**

3. **ATC può fornire istruzioni alternative precedentemente coordinate con il gestore aeroportuale**

3.9. Utilizzo delle posizioni di attesa sulle TWY B/C/D/E/F durante le operazioni di rullaggio sulla TWY Y e sulla apron TWY L:

a. Durante il rullaggio sulla TWY Y e sulla apron TWY L non è consentito utilizzare le posizioni di attesa di CAT II/III sulle TWY B/C/D/E/F

b. Durante il rullaggio di aeromobili fino al codice ICAO D sulle TWY Y e sulla apron TWY L, è consentito utilizzare la posizione di attesa di CAT I sulle TWY B/C/D/E soltanto ad aeromobili fino al codice ICAO C

c. Durante il rullaggio di aeromobili di codice ICAO E o F sulla TWY Y e sulla apron TWY L non è consentito utilizzare nessuna delle posizioni di attesa sulle TWY B/C/D/E/F.

3.10. Per prevenire il jetblast, l'utilizzo della TWY D per l'ingresso in pista è consentito solo ad aeromobili di codice ICAO A e B. Usi diversi possono essere preventivamente coordinati con il gestore

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

4.1 Minime operative di aeroporto

RVR non inferiore a 75m.

4.2 Movimentazione al suolo(Rif. LVP Chart)

In condizioni di visibilità aeroportuale ridotta, al fine di garantire una separazione in area di manovra tra successivi aeromobili in rullaggio verrà attuata una movimentazione al suolo basata su percorsi in blocchi delimitati dalle IHP Y1, Y2 e Y3, con possibile riduzione della capacità aeroportuale.

a. L'assistenza del follow-me è obbligatoria:

- TWY L from IHP L8 to IHP G1 is downgraded to ICAO code C aircraft

- follow-me assistance is mandatory from IHP L8 to IHP G1

3.7. For ICAO code E and F aircraft, taxi compulsory with outer engines at idle power unless otherwise required by operator procedures

3.8. Helicopter taxiing operations as follows:

a. landing and take-off on the RWY only

b. ground taxiing mandatory for wheeled helicopters

c. air taxiing allowed at a height normally associated to ground effect and at ground speed less than 20KT, following TWY-taxilane only

d. only towed helicopters are allowed on General Aviation Apron

e. ground taxiing operations

- overall length up to 17.5m: all TWY and taxilane allowed except for taxilane N within General Aviation Apron

- overall length from 17.5m up to 27m: only TWY A, B, C and Y allowed

f. air taxiing operations

- overall length up to 13.5m: taxiing via taxilane M not allowed. Taxiing via taxilane N allowed for helicopters heading to stand 501 only

- overall length from 13.5m up to 17.5m: taxiing via TWY A, B, C, Y allowed for helicopters heading to apron Kilo only. Taxiing via TWY C, Y and taxilane N allowed for helicopters heading to stand 501 only

g. when LVP are in force, apron taxiway L and TWY G allowed for all helicopters

REMARKS

1. **Follow-me assistance is mandatory for all operations of taxiing helicopters on the aprons**

2. **Pilots of arriving helicopters shall report overall width when establishing radio contact with TWR**

3. **ATC may provide different instructions previously coordinated with aerodrome operator**

3.9. Use of RWY holding positions on TWY B/C/D/E/F during taxiing operations on TWY Y and apron TWY L:

a. During taxiing operations on TWY Y and apron TWY L the use of CAT II/III RWY holding positions on TWY B/C/D/E/F is not allowed

b. During taxiing operations of aircraft up to ICAO code D on TWY Y and apron TWY L, CAT I RWY holding positions on TWY B/C/D/E can be used by aircraft up to ICAO code C only

c. During taxiing operations of ICAO code E/F aircraft on TWY Y and apron TWY L, none of the RWY holding positions on TWY B/C/D/E/F can be used.

3.10. In order to prevent jetblast, entering the RWY via TWY D is allowed to aircraft up to ICAO code B only. Different procedures shall be coordinated with aerodrome operator.

4 Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO)

4.1 Aerodrome operating minima

RVR not less than 75m.

4.2 Ground movement(Ref. LVP Chart)

In case of reduced aerodrome visibility conditions, in order to ensure separation in the manoeuvring area between successive taxiing aircraft, ground movement will be implemented based on block paths delimited by IHP Y1, Y2 and Y3, with a possible reduction in airport capacity.

a. Follow-me assistance is mandatory:

- on KILO apron when RVR value, at any points, is less than 400m;

- sul piazzale KILO quando il valore della RVR su qualsiasi punto è minore di 400m;
 - sul piazzale principale o sul piazzale Aviazione Generale quando il valore della RVR al TDZ è minore di 550m o quando il valore della RVR su qualsiasi punto è minore di 400m.
- b. Obblighi di riporto. In condizioni di visibilità ridotta tutti i piloti devono riportare a Torino TWR:
- raggiunte le RHP/IHP, qualora non diversamente istruiti dalla TWR;
 - la pista libera non appena liberata l'area sensibile dell'ILS identificata dalla fine dell'alternanza di luci verdi/gialle delle luci asse TWY;
 - raggiunto lo stand assegnato.
- c. I percorsi di rullaggio sono descritti sulla carta LVP.
- d. Ulteriori informazioni sono disponibili sulla carta LVP e sulla carta di aerodromo.

4.3 Contingencies

Sistema di Sorveglianza di Superficie fuori servizio e/o Avaria delle Stop Bar a servizio della pista.

Qualora le condizioni siano tali da non permettere alla TWR il monitoraggio visivo di tutta o parte dell'area di manovra, è consentito un solo movimento per volta e l'assistenza del follow-me è obbligatoria.

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

NIL

6 Restrizioni locali ai voli

6.1. Voli di addestramento:

- a. a causa delle procedure antirumore, dalle 2200 alle 0500 (2100-0400) tutti i voli di addestramento sono proibiti
- b. dalle 0500 alle 2200 (0400-2100) tutti i voli di addestramento sono soggetti a:
- traffico IFR verso e da gli aeroporti di Torino/Caselle e Cuneo/Levaldigi
 - lavori di manutenzione sull'area di manovra

NOTA

L'attività dei voli di addestramento può essere ritardata o temporaneamente sospesa da Milano ACC quando il radar di Torino non è disponibile o per ragioni ATC

6.2. In base al provvedimento ENAC NR 4842 del 16/01/2015, dalle 2200 alle 0500 (2100-0400) sono proibiti gli atterraggi e i decolli ad eccezione di:

a. tutti i voli in ritardo con orario schedulato di atterraggio o partenza prima delle 2200 (2100)

b. fino a 6 voli schedulati per notte operati con:

- gli aeromobili più silenziosi tra quelli disponibili nella flotta della compagnia aerea adatti alle esigenze operative ed almeno conformi all'ANNESSO 16 ICAO - capitolo 3, oppure
- aeromobili turboelica provvisti di certificazione acustica

c. voli operati occasionalmente con:

- aeromobili almeno conformi all'ANNESSO 16 ICAO - capitolo 3, oppure
- aeromobili turboelica provvisti di certificazione acustica

d. voli umanitari, di emergenza e di soccorso

e. voli di aviazione generale

6.3. Vettori che intendono effettuare voli commerciali con aeromobili di capacità superiore a 19 posti o cargo (voli di posizionamento inclusi), devono richiedere l'assegnazione della banda oraria ad Assoclearance - Roma (Telex Sita ROMSPXH - Email slot@assoclearance.it - Tel: +39 06 81100500). La mancata richiesta, gli abusi e le irregolarità nell'utilizzo dello slot potranno dare luogo a sanzione amministrativa.

Tutti i voli di aviazione generale, di lavoro aereo e commerciali (aerotaxi) operati con aeromobili aventi capacità inferiore o uguale a 19 posti devono richiedere la preventiva autorizzazione PPR al gestore

- on Main apron and on General Aviation apron when the RVR value at TDZ is less than 550m or when the RVR value at any point is less than 400m.

b. Mandatory reports. In reduced visibility conditions all pilots shall report to Torino TWR:

- reaching RHP/IHP, unless otherwise instructed by TWR;
- runway vacated when ILS sensitive area has been vacated as identified by the end of the green/ yellow colour coded TWY centerline lights;
- reaching the assigned parking stand.

c. Taxiing routes are described in LVP Chart.

d. Further information available on LVP chart and aerodrome chart.

4.3 Contingencies

Surveillance System out of service and/or Runway Stop Bars failure. Whenever conditions are such that all or part of the manoeuvring area cannot be visually monitored from the TWR, only one aircraft movement at a time is allowed and follow-me assistance is mandatory.

5 Special operational practice for minimum RWY occupancy

NIL

6 Local flight restrictions

6.1. Training flights:

- a. due to noise abatement restrictions, from 2200 to 0500 (2100-0400) all training flights are forbidden
- b. from 0500 to 2200 (0400-2100) all training flights are subjected to:
- IFR traffic to/from Torino/Caselle AD and Cuneo/Levaldigi aerodromes
 - maintenance works on manoeuvring area

REMARK

Training flight activity may be delayed or temporarily suspended by Milano ACC service when Torino radar is not AVBL or for ATC reasons

6.2. According to Provision of Civil Aviation Authority NR 4842 dated 16/01/2015, during 2200-0500 (2100-0400) landing and take off are not allowed except for:

- a. all delayed flights with a scheduled landing or departure time before 2200 (2100)
- b. up to 6 scheduled flight movements per night performed with:
- the most silent aircraft available in air operator fleet suitable for operational needs and at least compliant with ICAO ANNEX 16 - chapter 3, or
 - propeller-driven aircraft provided with noise certification
- c. flights occasionally operated with:
- aircraft at least compliant with ICAO ANNEX 16 - chapter 3, or
 - propeller-driven aircraft provided with noise certification
- d. humanitarian, emergency and rescue flights
- e. general aviation flights

6.3. Prior to operating commercial flights with aircraft having capacity more than 19 seats or cargo aircraft (positioning flights included), carriers must request slot assignment to the Italian Airport Slots Coordinator "Assoclearance" (Telex Sita ROMSPXH - Email slot@assoclearance.it - Phone: +39 06 81100500). Failure to request, misuses and irregularities in slot utilization may result in the imposition of fines.

All general aviation flights, aerial work and commercial flights (aerotaxi) operated with aircraft having capacity up to 19 seats must

aeroportuale per operare sull'aeroporto di Torino/ Caselle secondo le modalità riportate nel BOX 20 "Regolamenti del traffico locale", ITEM 7 "Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale"

6.4. Sistema di Multilaterazione (MLAT)

L'aeroporto di Torino Caselle è dotato di un sistema avanzato per il controllo della movimentazione al suolo (A-SMGCS) che consente agli aeromobili di essere monitorati dall'ATC in area di movimento H24 ed in ogni condizione meteorologica; i piloti devono utilizzare il loro transponder in accordo a quanto riportato in AIP Italia ENR 1.6

7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale

7.1. Tutti i voli di aviazione generale, di lavoro aereo e commerciali (aerotaxi) operati con aeromobili aventi capacità inferiore o uguale a 19 posti, ad eccezione di:

- a. aeromobili di base sullo scalo di Torino/Caselle con ricovero in hangar
- b. voli di Stato
- c. voli ambulanza, umanitari e di emergenza

devono richiedere la preventiva autorizzazione PPR al gestore aeroportuale per operare sull'aeroporto di Torino/Caselle. Il PPR sarà assegnato dal gestore secondo le disponibilità degli stand

7.2. La richiesta di autorizzazione deve essere presentata al gestore aeroportuale esclusivamente attraverso il portale web dedicato sul sito dell'aeroporto, previa registrazione, direttamente o tramite una delle compagnie di handling indicata nell'ITEM 20.7 paragrafo 7) con almeno 2 ore di anticipo rispetto all'orario stimato di arrivo (ETA). La richiesta deve contenere:

- a. Vettore
- b. Marche aeromobile
- c. Tipo aeromobile
- d. N° posti a sedere
- e. Handler
- f. Tipo di volo
- g. ETA
- h. Scalo di provenienza
- i. Numero di volo in arrivo
- j. ETD
- k. Scalo di destinazione
- l. Numero di volo in partenza
- m. Altre informazioni

Non verranno accettate richieste non conformi

7.3. Le modalità di rilascio del PPR sono riportate nel Regolamento di Scalo

7.4. Il numero del PPR di conferma e la società di handling scelta per l'assistenza a terra dovranno essere indicati nell'ITEM 18 del FPL

7.5. La modifica di richiesta di PPR deve essere inoltrata con le stesse modalità indicate al BOX 20.7 paragrafo 2

7.6. In caso di cancellazione del volo, il richiedente deve cancellare la richiesta di PPR

7.7. I servizi di handling specifici per i voli di aviazione generale sono forniti dalle seguenti società: ARGOS VIP PRIVATE HANDLING srl, AVIAPARTNER S.p.A., ESAIR HANDLING S.r.l e SAGAT HANDLING S.p.A.

7.8. I voli con PPR che rispettano l'orario stimato di arrivo (ETA) avranno la priorità nell'assegnazione dello stand. In caso di congestione del piazzale, la sosta per i voli senza PPR è consentita solo per il tempo necessario alle operazioni di carico/ scarico

7.9. La mancata richiesta PPR, gli abusi e le irregolarità nell'utilizzo del PPR potranno dare luogo a sanzione amministrativa

7.10. Se il freno di stazionamento è attivato il comandante o il suo agente devono essere rintracciabili dal gestore aeroportuale o dall'agente dell'handling

Vedi anche AD 2 LIMF 2-11 Aircraft Parking Docking Remarks

8 Avaria radio sull'area di manovra

Aeromobile in partenza:

request prior authorization PPR to the aerodrome operator to operate at the airport of Torino/Caselle according to rules referred to in BOX 20 "Local traffic regulations", ITEM 7 "Provisions for general aviation aircraft"

6.4. Multilateration System (MLAT)

Turin airport is equipped with Advanced Surface Movement Ground Control System (A-SMGCS) enabling aircraft to be tracked by ATC over the movement area H24 and in all weather conditions; pilots shall operate their transponder according to AIP Italia ENR 1.6

7 Provisions for general aviation aircraft

7.1. All general aviation flights, aerial work and commercial flights (aerotaxis) operated with aircraft having capacity up to 19 seats, except:

- a. aircraft based at Torino/Caselle airport having hangar availability
- b. State flights
- c. humanitarian, ambulance and emergency flights

must request prior authorization PPR to the aerodrome operator to operate at the airport of Torino/Caselle. The PPR number will be assigned by the airport operator according to the availability of the stands

7.2. The request must be submitted to the aerodrome operator exclusively through the web portal of the airport site, after registration, either directly or through one of the handling companies referred to in ITEM 20.7 paragraph 7 at least 2 HR prior to the Estimated Time of Arrival (ETA). The request must include:

- a. Carrier
- b. Aircraft registration
- c. Aircraft type
- d. N°seats
- e. Handler
- f. Flight type
- g. ETA
- h. Origin
- i. Flight number in arrival
- j. ETD
- k. Destination
- l. Flight number in departure
- m. Other information

Requests not compliant with the above will be rejected

7.3. The PPR issue rules and procedures are contained in the Airport Regulations

7.4. The PPR number of confirmation and the handling company chosen for ground handling must be indicated in ITEM 18 of FPL

7.5. PPR request change must be forwarded using the same method indicated in BOX 20.7 paragraph 2 2

7.6. In case of flight cancellation, the applicant shall cancel the PPR request

7.7. Handling services for general aviation flights are provided by the following companies: ARGOS VIP PRIVATE HANDLING srl, AVIAPARTNER S.p.A., ESAIR HANDLING S.r.l and SAGAT HANDLING S.p.A.

7.8. Flights with PPR that respect the Estimated Time of Arrival (ETA) will have priority in stand allocation. In case of apron congestion, aircraft parking stop for flights without PPR is allowed for the time necessary to board and disembark passengers

7.9. Failure to request PPR, misuses and irregularities in PPR utilization may result in the imposition of fines

7.10. If parking brake is engaged, the pilot in command or his agent must be immediately traceable by the aerodrome operator or by the handling agent

See also AD 2 LIMF 2-11 Aircraft Parking Docking Remarks

8 Radio failure on manoeuvring area

Departing aircraft:

continua sul percorso assegnato, fino al limite dell'autorizzazione ricevuta in attesa dell'arrivo del follow-me per raggiungere lo stand di parcheggio.

Aeromobile in arrivo:

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

Se l'avaria avviene in volo o comunque non sono state ricevute istruzioni al rullaggio:

- se l'atterraggio avverrà per RWY 36, libererà la pista tramite TWY A o TWY B, e rullerà fino all'IHP Y3 dove attenderà il follow-me;
- se l'atterraggio avverrà per RWY 18 libererà alla TWY G e si fermerà in corrispondenza del punto attesa (RHP) dove attenderà il follow-me in tale posizione;
- in caso di indisponibilità della/e taxiway e/o del/i percorso/i identificato/i l'a/m deve fermarsi in pista.

LIMF AD 2.21 PROCEDURE ANTIRUMORE

LIMF AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1 Generalità

(Provvedimento ENAC n° 336232/32 del 29/4/1998)

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

2 Uso delle piste

2.1 Partenze

Allo scopo di ridurre il rumore al di sopra dei sobborghi situati a Sud dell'aeroporto, l'uso della pista 18 deve essere limitato alle esigenze ATC. I piloti possono richiedere l'autorizzazione ad usare la pista 18 per il decollo o per l'atterraggio per condizioni meteorologiche, per ragioni tecniche o per altri motivi di sicurezza; in tal caso l'aeromobile può essere assoggettato a ritardo. Le motivazioni effettive devono essere dichiarate contestualmente alla richiesta.

2.2 Arrivi

NIL

2.3 Restrizioni notturne

NIL

3 Restrizioni al suolo

3.1 Spinta inversa

- a. inversione di spinta: l'utilizzo dell'inversione di spinta, con potenza superiore al minimo è ammessa solo per motivi di sicurezza
- b. atterraggi notturni: 2200-0500 (2100-0400) gli aeromobili in atterraggio devono usare l'intera lunghezza della pista per raggiungere il piazzale o il parcheggio ad eccezione degli aeromobili con caratteristiche di atterraggio che consentano una corsa per l'atterraggio ridotta senza l'uso dell'inversione di spinta

3.2 APU

L'uso dell'APU (Auxiliary Power Unit) è consentito 5' prima dell'orario stimato di partenza ma solo per l'avvio dei motori. Se presso l'aeroporto non sono disponibili generatori fissi o mobili, l'APU non dovrà essere acceso prima di 60' dall'orario stimato di partenza e dovrà essere spento non oltre 20' dopo il blocco. L'uso dell'APU per un periodo più lungo può essere autorizzato per motivi eccezionali previo coordinamento con la locale Direzione Aeroportuale

3.3 Prove Motori

- a. 2200-0500 (2100-0400) e 1300-1500 (1200-1400) la prova avvio motori è proibita tranne che per gli aeromobili di immediato utilizzo
- b. la richiesta per eseguire una prova motori deve essere inoltrata al gestore aeroportuale (Ufficio Coordinamento Voli) direttamente o tramite le società di handling.

Continue on the assigned route, up to the limit of the authorization received while waiting for the arrival of the follow-me to reach the parking stand.

Arriving aircraft:

If pilot has already received instructions to taxi, continue on the assigned route, up to the limit of the authorization received, where he will wait for the follow-me for parking or, if pilot has been instructed to reach it, to the stand.

If the failure occurs in flight or in any case no taxiing instructions have been received:

- if the landing takes place for RWY 36, pilot will clear the runway via TWY A or TWY B, and will taxi to IHP Y3 where it will wait for the follow-me;
- if the landing take place for RWY 18 pilot will clear the TWY G and stop at the runway holding point (RHP) where it will wait for the follow-me in that position;
- in the event of unavailability of the taxiway(s) and/or the identified route(s), pilot must stop on the runway.

1 General

(Provision of Italian C.A.A. n° 336232/32 dated 29/4/1998)

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

In order to reduce noise in the neighbourhood located South of the airport, the use of RWY 18 must be limited to ATC requirement. Pilots may request permission to use RWY 18 for take off or landing due to weather conditions, technical or other safety reasons; in this case the aircraft may be subject to delay. Actual reasons shall be declared at the same time of request.

2.2 Arrivals

NIL

2.3 Night restrictions

NIL

3 Ground restrictions

3.1 Reverse

a. idle reverse: it may be exceeded only for safety reasons

b. night landings: 2200-0500 (2100-0400) landing aircraft shall use all the available length of RWY to reach apron or parking area except for aircraft having landing performances allowing a shorter run without use of reverse thrust

3.2 APU

Use of APU (Auxiliary Power Unit) is allowed 5' before scheduled departure time but only to start up engines. If ground or mobile generator units are not available at the aerodrome, APU must not be started up earlier than 60' before scheduled departure time and must be turned off not later than 20' after block-on. The use of APU for a longer time can be authorized for exceptional reasons only, assessed by local C.A.A.

3.3 Engine run ups

- a. 2200-0500 (2100-0400) and 1300-1500 (1200-1400) engine run-ups are forbidden except for aircraft to be immediately employed
- b. engine run-ups request must be submitted to the aerodrome operator (Apron Management Office) directly or through handling companies

La richiesta deve contenere:

- tipo di aeromobile ed immatricolazione;
- durata prevista dei test;
- motori coinvolti nel test;
- livelli di potenza che saranno raggiunti durante il test;
- equipaggio presente a bordo durante il test;
- personale a terra che supervisiona la prova.

Le richieste non conformi non saranno accettate.

c. le prove motori al minimo sono effettuate sull'apron e devono avere una durata massima di 15 minuti. Ogni prova sull'apron è soggetta ad autorizzazione preventiva da parte del gestore aeroportuale (Ufficio Coordinamento Voli o Agibilità Aeroportuale)

d. le prove motori per aeromobili di codice ICAO A, B, C e D con potenza superiore al minimo o con una durata prevista superiore ai 15 minuti, sono svolte al checkpoint VOR, situato sulla TWY Y tra la l'intersezione A e B. Ogni prova deve essere coordinata con la TWR e il gestore aeroportuale (Ufficio Coordinamento Voli)

e. le prove motori per aeromobili di codice ICAO E e F con potenza superiore al minimo o con una durata prevista superiore ai 15 minuti sono soggette a specifiche procedure in accordo con il gestore aeroportuale

4 Attività addestrativa

Tutti i voli di addestramento sono proibiti dalle 2200 alle 0500 (2100-0400)

LIMF AD 2.22 PROCEDURE DI VOLO

LIMF AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 GENERALITÀ

NIL

2 PROCEDURE PER I VOLI IFR

2.1 Informazioni generali

NIL

2.2 Arrivi

2.2.1 Procedure di entrata

Descrizione delle STAR: vedere tabella 24
Rotte diverse potranno essere assegnate a discrezione di Milano ACC

2.2.2 Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento

Vedere tabella 24

2.2.3 Controllo delle velocità

Vedere ENR 2.1.1.1

2.2.4 Procedure di radio-avaria

In caso di radio avaria:

- a. provare a stabilire un contatto sulle seguenti frequenze:
 - APP: 129.275 MHz – 125.275 MHz
 - Emergency: 121.500 MHz
 - TWR: 118.500 MHz – 121.705 MHz

- b. se ancora non è possibile stabilire un contatto:

- squawk A7600
- autorizzazione all'avvicinamento già ricevuta:
continuare l'avvicinamento come concordato
- autorizzazione all'avvicinamento non ricevuta:

RWY 36 aeromobili equipaggiati RNAV

mantenere il livello assegnato e procedere lungo la STAR assegnata, o la STAR prevista se non assegnata, fino ad ERSEP, quindi discendere alla minima altitudine di attesa ed iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio;

RWY 36 aeromobili non equipaggiati RNAV

The request shall specify:

- aircraft type and registration;
- estimated test duration;
- engines involved in the test;
- power level that will be achieved during the test;
- crew on board during the test;
- ground staff that watches over the test.

Requests not compliant with the above will be rejected.

c. engine run-ups at idle power up to 15 minutes are performed on apron. Each test on apron is subject to previous clearance by aerodrome operator (Apron Management Office or Ground Safety Team)

d. engine run-ups for ICAO code A, B, C and D aircraft at power higher than idle or with expected duration exceeding 15 minutes, are performed at the VOR checkpoint located on TWY Y between A and B intersections. Each test must be coordinated with the TWR and the aerodrome operator (Apron Management Office)

e. engine run-ups for ICAO code E and F aircraft at power higher than idle or with expected duration exceeding 15 minutes are subject to specific procedures to be agreed with the aerodrome operator

4 Training activity

All training flights are forbidden from 2200 to 0500 (2100-0400)

1 GENERAL

NIL

2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

2.1 General information

NIL

2.2 Arrivals

2.2.1 Entry procedures

STAR description: see table 24
Other routes can be cleared at Milano ACC discretion

2.2.2 Holding/approach/missed approach procedures

See table 24

2.2.3 Speed control

See ENR 2.1.1.1

2.2.4 Radio-failure

In case of radio failure:

- a. try to establish contact on alternate frequencies:
 - APP: 129.275 MHz – 125.275 MHz
 - Emergency: 121.500 MHz
 - TWR: 118.500 MHz – 121.705 MHz

- b. if still unable to establish contact:

- squawk A7600
- approach clearance already received:
continue approach accordingly
- approach clearance not received:

RWY 36 RNAV equipped aircraft

maintain assigned level and proceed along assigned STAR, or expected STAR if not assigned, until ERSEP, then descend to minimum holding altitude and start approach for landing;

RWY 36 no RNAV equipped aircraft

mantenere il livello assegnato e procedere in accordo al piano di volo in vigore fino a TOP VOR, quindi iniziare la discesa e l'avvicinamento per l'atterraggio.

maintain assigned level and proceed according to current flight plan to TOP VOR, then descend and approach for landing.

2.3 Partenze

2.3.1 Informazioni generali

NIL

2.3.2 Procedure per la messa in moto

E' obbligatoria la presenza di personale di terra che supervisioni la messa in moto.

Per motivi di safety le operazioni di messa in moto al parcheggio e le operazioni di rullaggio devono essere svolte applicando la potenza minima.

Nelle piazzole con uscita in push back si applicano le seguenti regole per la messa in moto:

- a. un solo motore può essere acceso durante l'operazione di push-back o in piazzola
- b. tutti gli altri motori devono essere accesi dopo aver raggiunto l'engine start point assegnato

Nelle piazzole con uscita in self-maneuvring, al fine di evitare jet blast, le operazioni di power-out devono essere svolte utilizzando tutti i motori alla minima potenza. Le operazioni di cross-bleed sono consentite solo sugli engine start points delle TWYs dopo il push/traino da ogni stand, a meno di diverso coordinamento con il gestore.

2.3.3 Procedure di uscita

Procedure di salita iniziale e SIDs: vedere tabella 24

Segmenti di transizione: vedere tabella 24

2.3.4 Controllo delle velocità

NIL

3 PROCEDURE RADAR

3.1 Informazioni generali

NIL

3.2 Caratteristiche operative

3.2.1 Uso del radar nel Servizio di Controllo di Aerodromo

Il servizio di controllo di aerodromo è fornito anche tramite l'uso del radar secondo la regolamentazione pubblicata fatta eccezione per l'applicazione della separazione radar tra successivi aeromobili in partenza (AIP-ENR 1.6, item 1.2 bullet 3 sub c)

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

Il SMR è operativo in accordo alla specifica regolamentazione pubblicata in AIP - Italia, ENR 1.6 "Servizi radar e procedure". Le funzioni sono fornite da Torino Caselle TWR sulle appropriate frequenze (vedere AD 2 LIMF - tabella 18)

3.3 Caratteristiche tecniche

NIL

3.4 Radar avaria

NIL

4 PROCEDURE PER I VOLI VFR

4.1 Informazioni generali

I voli VFR da/per l'aeroporto di Torino Caselle devono essere effettuati in riferimento ai punti di riporto pubblicati.

Sui punti FIANO (MFW1) e VOLPIANO (MFE1) gli aeromobili dovranno ricevere l'autorizzazione di Torino TWR ad entrare nel circuito di traffico aeroportuale od a sorvolare l'aeroporto.

Quando necessario i punti:

CTR (MFNW2), LANZO TORINESE (MFNW1), FIANO (MFW1), RONDISSONE (MFE3), CANDIA CANAVESE (MFNE1), CARIGNANO (MFS1)

potranno essere usati come punti d'attesa.

NOTA

Torino TWR potrà assegnare circuiti di traffico aeroportuale diversi da quelli standard, in relazione alle necessità in atto.

2.3 Departures

2.3.1 General information

NIL

2.3.2 Start-up procedures

Ground staff to watch over engine start-up is mandatory.

For safety reasons start-up at parking positions and taxiing operations must be performed at minimum engine thrust.

At push-back out stands the following rules apply for engine start-up:

- a. one engine only can be started during push-back operation or on parking stand
- b. all other engines can be started only when the assigned engine start point is reached

At self-maneuvring stands in order to avoid jet blast, powerout operations must be performed using all engines at minimum thrust. Cross-bleed operations are allowed only on engine start points of TWYs after pushing/towing from any stand, unless differently coordinated with aerodrome operator.

2.3.3 Exit procedures

Initial climb procedures and SIDs: see table 24

Transition segments: see table 24

2.3.4 Speed control

NIL

3 RADAR PROCEDURES

3.1 General information

NIL

3.2 Operational characteristics

3.2.1 Use of radar in Aerodrome Control Service

Aerodrome control service is provided also by means of radar according to the published regulation except for establishing radar separation between succeeding departing ACFT (AIP-ENR 1.6 item 1.2 bullet 3 sub c)

3.2.2 Use of radar for surface movements (SMR)

SMR operative according to the regulation published in AIP - Italia, ENR 1.6 "Radar services and procedures". Functions are provided by Torino Caselle TWR on relevant frequencies (see AD 2 LIMF - table 18)

3.3 Technical characteristics

NIL

3.4 Radar failure

NIL

4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

4.1 General information

VFR flights to/from Torino Caselle airport shall be conducted with reference to published visual reporting points.

On the points FIANO (MFW1) and VOLPIANO (MFE1), aircraft shall be cleared by Torino TWR to join aerodrome traffic pattern or to overfly the aerodrome.

When necessary the points:

can be used as holding points.

REMARK

Aerodrome traffic patterns, different from standard, can be assigned by Torino TWR according to requirements.

4.2 Attività di circuito

NIL

4.3 Arrivi

NIL

4.4 Partenze

NIL

4.5 Sorvoli

NIL

4.6 VFR Speciale

NIL

4.7 VFR notturno

1. AD situato in zona montagnosa

4.8 Attività addestrativa

NIL

5 LVP**5.1 Attivazione delle LVP**

Le procedure di bassa visibilità (LVP) sono attivate quando:

- il valore di RVR è inferiore a 550m; e/o
- la base delle nubi è inferiore a 200ft in accordo al locale riporto meteorologico.

I piloti sono informati dell'attivazione delle LVP tramite trasmissione ATIS e/o RTF.

L'attivazione delle LVP su richiesta del pilota, in condizioni diverse da quelle specificate può essere soggetta a ritardo

5.2 Utilizzo delle piste durante le LVP

Sono consentite operazioni in CAT III per RWY 36.

Sono consentite operazioni LVTO per RWY 36.

5.3 Operazioni in CAT III per addestramento

Gli avvicinamenti e gli atterraggi addestrativi in CAT III con valori di RVR/base delle nubi superiori a quelli previsti per l'attivazione delle LVP saranno subordinati alle condizioni di traffico in atto o previste. La richiesta dovrà essere comunicata dal pilota con congruo anticipo all'ATC e contenere esplicita indicazione che l'attività è ai fini addestrativi.

5.4 Luci e segnaletica a terra per l'utilizzo nell'ambito delle LVP

Vedi Aerodrome chart

4.2 Circuit activity

NIL

4.3 Arrivals

NIL

4.4 Departures

NIL

4.5 Overflying

NIL

4.6 Special VFR

NIL

4.7 VFR/N

1. AD located in mountainous area

4.8 Training activity

NIL

5 LVP**5.1 Criteria for initiation of LVP**

Low Visibility Procedures (LVP) will be in force when:

- RVR value is less than 550m; and/or
- cloud base height is below 200ft according to the meteorological local report.

Pilots are informed by ATIS and/or RTF when LVP are in force.

The activation of the LVP at the request of the pilot, under conditions different from those specified, may be subject to delay

5.2 Use of the runway during LVP

RWY 36 is approved for CAT III operations.

RWY 36 is approved for LVTO operations.

5.3 CAT III operations for training

Practice CAT III approaches and landings with RVR/cloud base values higher than those for LVP activation will be subject to traffic conditions in place or foreseen.
The request must be communicated by the pilot well in advance to the ATC and contain explicit indication that the activity is for training purposes.

5.4 Lights and ground signs for use in LVP

See Aerodrome chart

LIMF AD 2.23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE**LIMF AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION****1 WILDLIFE HAZARD****1.1 Concentrazione di volatili**

Dissuasione volatili

E' disponibile l'Unità di Controllo Volatili.

In caso di necessità, prima delle operazioni di atterraggio o decollo, il pilota deve contattare la TWR per attivare l'Unità di Controllo Volatili. L'Unità di Controllo Volatili, per l'allontanamento volatili, può utilizzare:

- Cannone a gas
- Pistola a salve
- Distress call
- Falconidi
- Dissuasore laser

NOTA**1 WILDLIFE HAZARD****1.1 Birds concentration**

Bird deterrence

Bird Control Unit available.

In case of necessity, the pilot, before landing or take off operations, shall contact TWR to activate Bird Control Unit.
The Bird Control Unit, to keep out birds, can use:

- Gas cannon
- Blank firing gun
- Distress call
- Falconids
- Laser beam

REMARK

Il dissuasore laser non rappresenta un pericolo per gli equipaggi in quanto non sarà mai puntato sugli aeromobili. Nondimeno si ricorda ai piloti che guardare direttamente il raggio laser costituisce un potenziale rischio.

Laser bird deterrent doesn't represent a danger for FLT crews as the laser beam will never be pointed at ACFT. Pilots are anyway reminded about the potential risk of looking directly at the laser beam.

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours of presence	Quota media di concentrazione dei volatili (FT) APRX Average height of bird concentration (FT) APRX	Grandezza degli stormi Flock size	Area di maggior rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Cornacchia grigia Hooded Crow	Tutti i mesi dell'anno Every month of the year	Dalle 6.00 alle 20.00 From 6 am to 8 pm	0-100	5-50	Entrambe le strip erbose Both grass strips	Intera pista di volo e entrambe le strip erbose The whole runway and both grass strips
Piccione Pigeon	Tutti i mesi dell'anno Every month of the year	Dalle 8.00 alle 19.00 From 8 am to 7 pm	0-300	20-300	Intera pista di volo e entrambe le strip erbose The whole runway and both grass strips	Pista 36 e pista 18 Runway 36 and runway 18
Storno comune European Starling	MAR-SEP	Dalle 6.00 alle 20.00 From 6 am to 8 pm	0-200	20-300	Pista di volo e entrambe le strip erbose The whole runway and both grass strips	Intera pista di volo e entrambe le strip erbose The whole runway and both grass strips
Airone guardabuoi Cattle Egret	NOV-JAN	Dalle 10.00 alle 16.00 From 10 am to 4 pm	0-100	2-10	Entrambe le strip erbose Both grass strips	Intera pista di volo e entrambe le strip erbose The whole runway and both grass strips
Airone cinerino Grey Heron	Tutti i mesi dell'anno Every month of the year	Dalle 7.00 alle 18.00 From 7 am to 6 pm	0-100	1-2	Entrambe le strip erbose Both grass strips	Intera pista di volo e entrambe le strip erbose The whole runway and both grass strips
Gheppio Kestrel	Tutti i mesi dell'anno Every month of the year	Dalle 6.00 alle 19.00 From 6 am to 7 pm	0-100	1-2	Pista di volo e entrambe le strip erbose The whole runway and both grass strips	Intera pista di volo e entrambe le strip erbose The whole runway and both grass strips
Poiana Buzzard	Tutti i mesi dell'anno Every month of the year	Dalle 6.00 alle 19.00 From 6 am to 7 pm	0-300	1-2	Pista di volo e entrambe le strip erbose The whole runway and both grass strips	Intera pista di volo e entrambe le strip erbose The whole runway and both grass strips
Gabbiano reale Yellow-legged Gull	JUL - OCT	Dalle 8.00 alle 17.00 From 8 am to 5 pm	0-300	10-300	Pista di volo Runway	Intera pista di volo The whole runway
Gabbiano comune Black-headed gull	JUL - NOV	Dalle 7.00 alle 17.00 From 7 am to 5 pm	0-200	10-300	Pista di volo Runway	Pista 36 e pista 18 Runway 36 and runway 18

1.2 Concentrazione di altra fauna selvatica**1.2 Other wild fauna concentration**

Specie	Periodo di presenza	Ore di presenza	Numero di individui	Area di maggior rischio	Distribuzione
--------	---------------------	-----------------	---------------------	-------------------------	---------------

Species	Period of presence	Hours of presence	Number of individuals	rischio Areas with the greatest hazard	nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Lepre europea European Hare	Tutto l'anno, maggior presenza JAN e MAY-JUL Whole year, major presence JAN and MAY-JUL	Prevalentemente di notte e all'alba Mainly at night and at dawn	1-5	Manto erboso, in pista e area di manovra Grass areas, RWY and manoeuvring area	Maggior presenza nell'area centrale Mainly on central area

2 OPERAZIONI DI DE-ICING

La piazzola de-icing ICE1 è utilizzabile da aeromobili fino a codice ICAO C.

Le operazioni di de-icing sono di norma svolte con motori accesi sulla piazzola de-icing ICE1.

Sulle piazzole di sosta le operazioni di de-icing sono svolte a motori spenti:

- per aeromobili di codice ICAO D-E-F;
- per aeromobili ad elica;
- per lo sghiacciamento di motori, eliche, carrelli, parte inferiore della fusoliera e sotto le ali;
- nelle situazioni di contingency stabilite dall'esercente.

2.1. Responsabilità

Tutte le operazioni di de-icing avvengono sotto la responsabilità del Comandante

2.2. Procedure

- a. La richiesta del trattamento de-icing deve essere inoltrata al proprio handler;
- b. si raccomanda di richiedere il trattamento de-icing al più tardi a EOBT -40'; alle richieste di de-icing pervenute fino a EOBT -25' sarà assegnata la posizione in sequenza EOBT;
- c. per il rullaggio verso la posizione ICE1 seguire le istruzioni della TWR;
- d. per l'ingresso sulla piazzola de-icing e lo STOP nella posizione ICE1 seguire le istruzioni del marshaller;

e. il Comandante può chiedere alla TWR l'autorizzazione al rullaggio da ICE1 solo quando l'aeromobile è completamente pronto al rullaggio, cioè dopo aver completato le operazioni di de-icing e quando la piazzola de-icing è libera da veicoli, equipaggiamenti e persone

2.3. Stato dei motori degli aeromobili durante le operazioni di deicing sulla piazzola de-icing ICE1:

- a. aeromobili bimotore: motori al minimo;
- b. aeromobili trimotore: motore in coda spento, esterni al minimo;
- c. aeromobili quadrimotore: motori esterni spenti, interni al minimo.

3 OPERAZIONI CON ELICOTTERI

Area atterraggio elicotteri chiusa. Atterraggio e decollo consentiti da RWY 18/36

4 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO/ASPIRAZIONE CARBURANTE

Regole aggiuntive rispetto alla norma nazionale:

4.1. Le operazioni di rifornimento/aspirazione carburante sono vietate in caso di indisponibilità del servizio di controllo d'aerodromo

4.2. Le operazioni di rifornimento/aspirazione carburante sono vietate in caso di fulmini rilevati nel raggio di 10 km dall'aeroporto (allerta emanata dal gestore aeroportuale)

4.3. Nelle seguenti coppie di stand le operazioni di rifornimento/aspirazione carburante possono effettuarsi solo se non sono in corso operazioni di assistenza sullo stand adiacente: 201-114, 601-602

2 DE-ICING OPERATIONS

De-icing pad ICE1 is available for aircraft up to ICAO CODE C.

As a general rule de-icing is performed with engines running on deicing pad ICE1.

De-icing on parking stands is performed with engines switched off:

- for ICAO code D-E-F aircraft;
- for propeller driven aircraft;
- for engine, underwing, belly, fan-blade and gear deicing;
- in case of contingencies as defined by aerodrome operator.

2.1. Responsibility

All de-icing operations are performed under pilot in command's responsibility

2.2. Procedures

- a. The de-icing request shall be submitted to the ramp agent attending the flight;
 - b. de-icing treatment should be required at least at EOBT - 40'; de-icing request submitted up to EOBT-25' will be sequenced in accordance with EOBT;
 - c. follow TWR instructions in order to taxi toward ICE1;
 - d. follow marshaller instructions in order to enter the deicing pad and to stop on ICE1 position;
 - e. pilot in command shall request to TWR taxi instructions from ICE1 only when aircraft is fully ready to taxi, that is after de-icing treatment is completed and no vehicles, equipment and persons are on the de-icing pad.
- 2.3. Aircraft engines status during de-icing on de-icing pad ICE1:
- a. twin engine aircraft: both engines idle power;
 - b. three-engined aircraft: tail-mounted engine switched off, outer engines idle power;
 - c. four-engined aircraft: outer engines switched off, inner engines idle power.

3 HELICOPTER OPERATIONS

Helicopter landing area closed. Landing and take off are permitted from RWY 18/36

4 RE/DEFUELING OPERATIONS

In addition to national regulation the following rules apply:

4.1. Re/defuelling not allowed if aerodrome control service is not available

4.2. Re/defuelling not allowed when lightning activity is detected within 10 km from airport (warning will be issued by aerodrome operator)

4.3. Re/defuelling of aircraft on either stand of following pairs not allowed when ground service takes place on the other one: 201-114, 601-602

4.4. Operazioni di rifornimento/aspirazione carburante con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco:

- a. necessario preventivo 'nulla osta' da parte del gestore aeroportuale (tel +39 011 5676219 - linea registrata)
- b. l'equipaggio deve mantenere l'ascolto sulla frequenza 121.500 MHz
- c. non sono ammesse sul piazzale di Aviazione Generale
- d. una persona qualificata, in grado di gestire procedure di emergenza, di comunicazione e in grado di iniziare e dirigere un'evacuazione deve rimanere a bordo
- e. una comunicazione bilaterale deve essere stabilita, e deve essere mantenuta, sul sistema di intercomunicazione dell'aeroplano o con altre modalità, tra l'equipaggio di terra che supervisiona il rifornimento e la persona qualificata a bordo

5 OPERAZIONI DI HANDLING IN PRESENZA DI SCARICHE ELETTRICHE ATMOSFERICHE

Il gestore ha attivato un sistema aeroportuale per l'allertamento presenza fulmini, composto da una procedura per comunicare l'allerta e l'allarme, da un sistema automatico per rilevare la presenza di scariche elettriche atmosferiche, da pannelli luminosi di segnalazione e da osservazioni meteo.

Quando le scariche elettriche atmosferiche sono rilevate, utilizzando il sistema automatico, entro 5 km dal punto ARP, le operazioni di marshalling e di handling potrebbero essere ridotte.

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

Numero di riferimento	Descrizione
DAAD.LIMF.001	Alcune sezioni della parte Nord della pista 36 compresa tra i raccordi A e B evidenziano valori di pendenza trasversale inferiori all' 1%. Rif: CS ADR-DSN.B.080 - Transverse slopes on runways.
SC.LIMF.001	Cavo Bliss Back per velivoli militari e relative strutture presenti dopo il fine pista 36 nella striscia di sicurezza della pista di volo. Rif: CS ADR-DSN.B.165 - Object on runway strip.
SC.LIMF.002	In corrispondenza dei due lati estremi del cavo Bliss Back, per le caratteristiche di funzionamento del sistema stesso, esistono delle aree con pendenza longitudinale pari a circa il 4%, valore superiore a quello richiesto per la strip di pista. Rif: CS ADR-DSN.B.180 - Longitudinal slopes on runway strip.
SC.LIMF.003	In corrispondenza dei due lati estremi del cavo Bliss Back, per le caratteristiche di funzionamento del sistema stesso, non è rispettata la pendenza trasversale ed esiste un tratto con una superficie verticale. Rif: CS ADR-DSN.B.185 - Transverse slopes on runway strip.
SC.LIMF.004	Sul lato ovest della TWY Y a causa della presenza di un edificio storico, la distanza tra la centreline della taxiway ed un possibile ostacolo mobile è pari a 39,2 m in luogo dei 43,5 m necessari per il rullaggio di aeromobili di codice E. Procedure particolari sono applicate dal gestore aeroportuale durante il rullaggio di velivolo codice E. Rif: CS ADR-DSN.D.315 - Width of taxiway strip.
SC.LIMF.005	A causa della soglia spostata (RWY 36) vi è interferenza tra la superficie di avvicinamento pista 36 ed alcune tipologie di aeromobili in attesa presso la posizione di attesa della TWY G. Gli aeromobili di codice E e F non possono raggiungere la RHP G quando sono in corso avvicinamenti per pista 36.

4.4. Re/defuelling with passengers on board or embarking/desembarking:

- a. subject to prior approval by aerodrome operator (phone +39 011 5676219 - recorded calls)
- b. flight crew must monitor on frequency 121.500 MHz
- c. not allowed on General Aviation apron
- d. a qualified person capable of handling emergency procedure, handling communications, initiating and directing an evacuation must remain on board
- e. a two-way communication must be established and must remain available by the aeroplane's intercommunication- system or other suitable means between the ground crew supervising the refuelling and the qualified person on board the aeroplane

5 GROUND OPERATIONS DURING LIGHTNING ACTIVITY

The aerodrome operator has introduced an airport lightning warning system consisting of alerting and warning procedure, automated lightning detection system, warning light panels and weather observations.

When lightning activity is detected, using the automated lightning detection system, within 5 km from ARP, marshalling and handling operations could be reduced.

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

Reference number	Description
DAAD.LIMF.001	Some sections of the Northern part of runway 36 between taxiways A and B show transverse slope values of less than 1%. Ref: CS ADR-DSN.B.080 - Transverse slopes on runways.
SC.LIMF.001	Bliss Back cable for military aircraft and related pertinences located in runway strip after runway 36 end. Ref: CS ADR-DSN.B.165 - Object on runway strip.
SC.LIMF.002	At the Bliss Back cable ends, due to the operating characteristics of the system itself, there are areas with a longitudinal slope of about 4%, a value higher than that required for the runway strip. Ref: CS ADR-DSN.B.180 - Longitudinal slopes on runway strip.
SC.LIMF.003	At the Bliss Back cable ends, due to the operating characteristics of the system itself, the transversal slope is not respected and there is a section with a vertical surface. Ref: CS ADR-DSN.B.185 - Transverse slopes on runway strip.
SC.LIMF.004	On the west side of TWY Y, due to the presence of an historic building, the distance between the taxiway centerline and a possible mobile obstacle is 39.2 m instead of the 43.5 m required for aircraft code E taxiing. Special procedures are applied by airport operator during aircraft code E taxiing. Ref: CS ADR-DSN.D.315 - Width of taxiway strip.

Numeri di riferimento	Descrizione	Reference number	Description
	Rif: CS ADR-DSN.D.340 - Location of holding bays, runway-holding positions, intermediate holding positions, and road-holding positions.	SC.LIMF.005	Due to the displaced threshold (RWY 36) there is interference between the approach surface of runway 36 and some aircraft types waiting at the holding position of TWY G. Code E and F aircraft cannot reach RHP G when approaches for runway 36 are in progress. Ref: CS ADR-DSN.D.340 - Location of holding bays, runway-holding positions, intermediate holding positions, and road-holding positions.
SC.LIMF.006	Presenza del marking RWY AHEAD dopo il pattern A delle RHP A, B, C, D, E, F, G, H. Rif: CS ADR-DSN.L.605 - Mandatory Instruction Marking	SC.LIMF.006	Presence of RWY AHEAD marking after pattern A of RHP A, B, C, D, E, F, G, H. Ref: CS ADR-DSN.L.605 - Mandatory Instruction Marking
SC.LIMF.007	Declassamento TWY L tra IHP L8 e IHP G1 a velivoli con codice ICAO C quando sono in corso operazioni di sghiacciamento presso la piazzola ICE1. Rif: CS ADR-DSN.D.260 Taxiway minimum separation distance. Rif. CS ADR-DSN.D.315 Width of taxiway strips. La distanza tra la centreline dell'Apron Taxiway L lato Ovest e gli ostacoli mobili sul piazzale è pari a 42.5m invece di 43.5m necessari per il rullaggio di aeromobile codice ICAO E. Procedure particolari sono applicate dal gestore aeroportuale durante il rullaggio di velivolo codice E. Rif. CS ADR-DSN.D.315 Width of taxiway strips. Foratura della Transitional Surface quando aeromobile codice ICAO C è in sosta presso la piazzola ICE1 per effettuare le operazioni di sghiacciamento. Rif: CS ADR-DSN.J.480 Precision approach runways. Presenza del marking di bordo de-icing facility all'interno della strip lato ovest della TWY L. Rif: CS ADR-DSN.L.580 Intermediate holding position marking. Presenza delle luci di bordo de-icing facility all'interno della strip lato ovest della TWY L. Rif: CS ADR-DSN.M.740 De-icing/anti-icing facility exit lights.	SC.LIMF.007	TWY L downgraded between IHP L8 and IHP G1 to ICAO code C aircraft when de-icing operations are in progress at stand ICE1. Ref: CS ADR-DSN.D.260 Taxiway minimum separation distance. Ref. CS ADR-DSN.D.315 Width of taxiway strips. The distance between Apron Taxiway L centreline on the west side and mobile obstacles on the apron is 42.5m instead of 43.5m necessary for ICAO code E aircraft taxiing. Special procedures are applied by airport operator during the aircraft code E taxiing. Ref. CS ADR-DSN.D.315 Width of taxiway strips. Transitional Surface penetration when aircraft ICAO code C is parked at stand ICE1 apron to perform deicing operations. Ref: CS ADR-DSN.J.480 Precision approach runways. Presence of de-icing facility exit boundary marking within strip of TWY L west side. Ref: CS ADR-DSN.L.580 Intermediate holding position marking. Presence of de-icing facility edge lights within strip of TWY L west side. Ref: CS ADR-DSN.M.740 De-icing/anti-icing facility exit lights.

ELOS.LIMF.002	A causa della soglia spostata (RWY 36) vi è interferenza tra la superficie di avvicinamento pista 36 e gli aeromobili in attesa presso la posizione di attesa della TWY F. Gli aeromobili non possono raggiungere la RHP F quando sono in corso avvicinamenti per pista 36. Rif: CS ADR-DSN.D.340 - Location of holding bays, runway-holding positions, intermediate holding positions, and road-holding positions.	ELOS.LIMF.002	Due to the displaced threshold (RWY 36) there is interference between the approach surface of runway 36 and aircraft waiting at the holding position of TWY F. Aircraft cannot reach RHP F when approaches for runway 36 are in progress. Rif: CS ADR-DSN.D.340 - Location of holding bays, runway-holding positions, intermediate holding positions, and road-holding positions.
ELOS.LIMF.003	Il marking laterale delle vie di scorrimento mezzi, all'incrocio con le taxiway/taxilane è di tipo "a scacchiera". Rif. CS ADR-DSN.L.597 - Apron service road marking.	ELOS.LIMF.003	Apron service road marking used by ground vehicles at intersections with taxiway/taxilane is zipper-style. Rif. CS ADR-DSN.L.597 - Apron service road marking.

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

Carte - Charts	Pagine - Pages
AERODROME CHART ICAO	AD 2 LIMF 2 - 1

Carte - Charts	Pagine - Pages
HOT SPOT MAP (NOT FOR NAVIGATION)	AD 2 LIMF 2 - 3
LOW VISIBILITY PROCEDURES CHART	AD 2 LIMF 2 - 5
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART ICAO - MAIN AND GENERAL AVIATION APRONS	AD 2 LIMF 2 - 7
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART ICAO - KILO APRON	AD 2 LIMF 2 - 9
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART ICAO - DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMF 2 - 11
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 18/36	AD 2 LIMF 3 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE B ICAO	AD 2 LIMF 3 - 3
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART RWY 36	AD 2 LIMF 3 - 5
STAR RNAV1 OR RNP1 RWY 36	AD 2 LIMF 4 - 1
STAR RNAV1 OR RNP1 RWY 36 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMF 4 - 3
STAR ATC DISCRETION	AD 2 LIMF 4 - 9
STAR ATC DISCRETION DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMF 4 - 11
ICAO VISUAL APPROACH CHART	AD 2 LIMF 5 - 1
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS CAT II or LOC-Z RWY 36	AD 2 LIMF 5 - 3
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS CAT II OR LOC-Y RWY 36	AD 2 LIMF 5 - 5
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS CAT II OR LOC-X RWY 36	AD 2 LIMF 5 - 7
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 36	AD 2 LIMF 5 - 9
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 36 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMF 5 - 11
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR RWY 36	AD 2 LIMF 5 - 13
SID RNAV1 OR RNP1 RWY 36	AD 2 LIMF 6 - 1
SID RNAV1 OR RNP1 RWY 36 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMF 6 - 3
SID RNAV1 OR RNP1 RWY 18	AD 2 LIMF 6 - 7
SID RNAV1 OR RNP1 RWY 18 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMF 6 - 9
INITIAL CLIMB PROCEDURES AND SIDS RWY 36/18	AD 2 LIMF 6 - 13
INITIAL CLIMB PROCEDURES AND SIDS RWY 36/18 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMF 6 - 15
TRANSITION SEGMENTS TO ENROUTE RWY 36/18 ATC DISCRETION	AD 2 LIMF 6 - 17
TRANSITION SEGMENTS TO ENROUTE RWY 36/18 ATC DISCRETION DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMF 6 - 19
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO	AD 2 LIMF 8 - 1

LIMF AD 2.25 Penetrazione della VSS (Visual Segment Surface)

LIMF AD 2.25 Visual segment surface (VSS) penetration