

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

<b>1</b>	<b>Coordinate ARP ARP coordinates</b>	38°04'19"N 015°39'13"E
<b>2</b>	<b>Direzione e distanza dalla città Direction and distance from city</b>	2.16 NM S
<b>3</b>	<b>Elevazione/Temperatura di riferimento Elevation/Reference temperature</b>	95 FT / 33.5° C
<b>4</b>	<b>Ondulazione del geoide Geoid undulation</b>	132.3 FT
<b>5</b>	<b>Declinazione magnetica/Variazione annuale Magnetic variation/Annual change</b>	4° E (2020.0) / 6'E
<b>6</b>	<b>Autorità amministrativa aeroportuale  Aerodrome administration authority</b>	ENAC - DT Calabria Aeroporto di Lamezia Terme 88046 - Lamezia Terme (Catanzaro) Tel: +39 0968 414345/300 E-mail: calabria.apt@enac.gov.it  Ufficio Aeroportuale di Reggio Calabria Aeroporto "Tito Minniti" di Reggio Calabria 89131 - Ravagnese (RC) Tel: +39 0965 029474/470 E-mail: aero.reggiocalabria@enac.gov.it
	<b>Gestore aeroportuale  Aerodrome operator</b>	S.A.CAL. S.p.A. 89131 Via Ravagnese, 11 - Reggio Calabria Tel: +39 0965 029471 Telex SITA: REGKWXH e-mail: aoc.reg@sacal.it
	<b>Autorità ATS  ATS authority</b>	ENAV S.p.A. Centro Aeroportuale Reggio Calabria Tel: +39 0965 688001; Fax: +39 0965 688023 e-mail: ci-reggiocalabria@enav.it  ENAV S.p.A. Centro Aeroportuale Reggio Calabria Tel: +39 0965 688001; Fax: +39 0965 688023 e-mail: ci-reggiocalabria@enav.it
<b>7</b>	<b>Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b>	IFR/VFR
<b>8</b>	<b>Note  Remarks</b>	1. Vedi tabella 20, tabella 22.1 e tabella 23 2. Codice di riferimento Annesso 14 infrastrutture di volo: 3C 1. See table 20, table 22.1 and table 23 2. Ref code Annex 14 flight infrastructure: 3C

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

<b>1</b>	<b>Amministrazione aeroportuale</b>	0500-2300 (0400-2200)
----------	-------------------------------------	-----------------------

	<b>Aerodrome Administration</b>	
<b>2</b>	<b>Dogana ed immigrazione Customs and immigration</b>	0630-1830 (0530-1730)
<b>3</b>	<b>Servizio sanitario Health and sanitation</b>	0500-2300 (0400-2200)
<b>4</b>	<b>AIS Briefing Office</b>	H24 ARO CBO ROMA
<b>5</b>	<b>ARO</b>	H24 ARO CBO ROMA
<b>6</b>	<b>METEO Briefing Office</b>	H24 ARO CBO ROMA
<b>7</b>	<b>ATS</b>	0500-2300 (0400-2200)
<b>8</b>	<b>Rifornimento Fuelling</b>	JET-A1 con autobotte, AVGAS 100LL stazione fissa Servizio disponibile 0900-1700 (0800-1600) In altri orari rifornimento garantito per voli schedulati o chiamando CARBOIL con almeno due ore di preavviso al +39 337 1136868 o + 39 337 1142515. Responsabile di Sito Sig. Carmelo Denaro  JET-A1 by tank-truck, AVGAS 100LL by fixed station Service available 0900-1700 (0800-1600) Fuelling assured at other times for scheduled flights or calling CARBOIL +39 337 1136868 o + 39 337 1142515, with 2 HR prior notice. Site Manager Mr. Carmelo Denaro
<b>9</b>	<b>Handling Handling</b>	AVIAPARTNER 0530-2100 (0430-2000), altri orari su richiesta AVIAPARTNER 0530-2100 (0430-2000), other hours on request
<b>10</b>	<b>Servizi di sicurezza Security</b>	H24
<b>11</b>	<b>De-icing De-icing</b>	NIL
<b>12</b>	<b>Note  Remarks</b>	<p>1. AVIAPARTNER Handling</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ufficio Operazioni:</li> <li>• tel +39 0965 636412</li> <li>• fax +39 0965 636412</li> <li>• mobile + 39 349 8706585</li> <li>• mobile + 39 349 1055579</li> <li>• email: reg.handling.ops@aviapartner.aero</li> <li>• SITA REGAOXH</li> </ul> <p>2. ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1</p> <p>3. In altri orari il servizio ATS potrebbe inoltre essere fornito per ragioni operative, prima di entrare nel CTR di Reggio Calabria l'aeromobile dovrà richiedere ed ottenere da Roma ACC/FIC informazioni sull'effettiva disponibilità del servizio</p> <p>1. AVIAPARTNER Handling:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Operational office:</li> <li>• tel +39 0965 636412</li> <li>• fax +39 0965 636412</li> <li>• mobile + 39 349 8706585</li> <li>• mobile + 39 349 1055579</li> <li>• email: reg.handling.ops@aviapartner.aero</li> <li>• SITA REGAOXH</li> </ul> <p>2. ARO CBO ROMA: see GEN 3.1</p> <p>3. In other hours ATS could be additionally provided for operational reasons, prior to entering Reggio Calabria CTR aircraft shall request and obtain by Roma ACC/FIC information about the actual availability of service</p>

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

<b>1</b>	<b>Attrezzatura di carico e scarico merci</b>  <b>Cargo-handling facilities</b>	AVIAPARTNER Handling: attrezzature imbarco - loader - dollyes - rifornimento idrico - handler, ecc. Servizio sempre disponibile per voli commerciali schedulati; per voli non schedulati è necessario preavviso di 2.5 HR, chiamando il numero +39 349 8706585 o + 39 349 1055579  AVIAPARTNER Handling: boarding facilities - loaders - dollyes - water supply - handler, etc. Service always available for scheduled commercial flights; for not scheduled flights 2.5 HR pre-notice required, calling phone number +39 349 8706585 or +39 349 1055579
<b>2</b>	<b>Tipi di carburante/Olio</b>  <b>Fuel/Oil types</b>	JET A1, AVGAS 100LL / NIL
<b>3</b>	<b>Capacità di rifornimento</b>  <b>Fuelling capacity</b>	33000 litri + 29000 litri 33000 litres + 29000 litres
<b>4</b>	<b>Sistema de-icing</b>  <b>De-icing facilities</b>	NIL
<b>5</b>	<b>Hangar per aeromobili in transito</b>  <b>Hangar space for visiting aircraft</b>	NIL
<b>6</b>	<b>Servizio riparazioni per aeromobili in transito</b>  <b>Repair facilities for visiting aircraft</b>	Attrezzatura normalmente disponibile per le riparazioni: piccole riparazioni tramite ITA AIRWAYS e Aeroclub  Repair facilities normally available: minor repairs by ITA AIRWAYS and Aeroclub
<b>7</b>	<b>Note</b>  <b>Remarks</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rifornimento con passeggeri a bordo o in fase d'imbarco sbarco passeggeri consentito previa richiesta del Vettore autorizzata da SACAL-AOC (si applicano specifiche misure di sicurezza)</li> <li>2. Rifornimento vietato su Apron 3</li> <li>3. Rifornimento carburante non consentito sull'Apron 2 quando sono in corso atterraggi/decolli sulla pista 15/33</li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Refuelling with passengers on board or while embarking disembarking passengers allowed upon request from the Carrier authorized by SACAL-AOC (specific safety measures shall apply)</li> <li>2. Refuelling prohibited on Apron 3</li> <li>3. Refuelling not permitted on Apron 2 when landing/take-off are in progress on RWY 15/33</li> </ol>

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

<b>1</b>	<b>Alberghi</b>  <b>Hotels</b>	Alberghi in città Hotels in town
<b>2</b>	<b>Ristoranti</b>  <b>Restaurants</b>	Snack-bar in coincidenza con i voli di aviazione commerciale Snack-bar during commercial flights operations
<b>3</b>	<b>Trasporti</b>  <b>Transportation</b>	Taxi - servizio urbano - collegamento marittimo con Messina Taxi - bus service - maritime connection to Messina
<b>4</b>	<b>Servizio medico</b>  <b>Medical facilities</b>	Pronto soccorso, infermeria, medico, 1 ambulanza Orario: 0600-2400 (0500-2300) Ospedale in città km 5  First aid treatment, infirmary, medical assistance, 1 ambulance HR: 0600-2400 (0500-2300) Hospital in town 5 km
<b>5</b>	<b>Banca e ufficio postale</b>  <b>Bank and Post office</b>	NIL
<b>6</b>	<b>Ufficio turistico</b>  <b>Tourist office</b>	NIL
<b>7</b>	<b>Note</b>	NIL

	<b>Remarks</b>	
--	----------------	--

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

<b>1</b>	<b>Categoria servizio antincendio aeroportuale</b> <b>Aerodrome category for fire fighting</b>	CAT 7
<b>2</b>	<b>Equipaggiamento per il soccorso</b>  <b>Rescue equipment</b>	<p>Veicoli:</p> <p>AISP (idroschiuma-polvere) AIS (idroschiuma) A/TT (trattore cisterna) 25.000 litri CA (camionetta di servizio) ASA (soccorso aeroportuale)</p> <p>Vehicles:</p> <p>AISP (water foam-dust) AIS (water foam), A/TT (tractor with tanker) 25.000 liters CA (service jeep) ASA (airport rescue)</p>
<b>3</b>	<b>Rimozione aeromobili in difficoltà</b>  <b>Capability for removal of disabled aircraft</b>	<p>Contatti: Runco &amp; Figli, numero reperibile + 39 335 64 11 126. Capacità autogrù: sollevamento da 45 a 1.200 tonnellate.</p> <p>Contact: Runco &amp; Figli, emergency number +39 335 64 11 126. Crane capacity: lifting from 45 to 1,200 tons.</p>
<b>4</b>	<b>Note</b> <b>Remarks</b>	NIL

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

<b>1</b>	<b>Equipaggiamenti di pulitura</b>  <b>Types of clearing equipment</b>	Aeroporto funzionale in tutte le stagioni dell'anno. Equipaggiamenti per la rimozione della neve: non applicabile. Aerodrome serviceable during all seasons of the year. Snow removal equipment: not applicable.
<b>2</b>	<b>Priorità</b>  <b>Clearance priorities</b>	Pista, raccordi, piazzali. Runway, taxiways, aprons.
<b>3</b>	<b>Uso di materiale per il trattamento della superficie dell'area di movimento</b>  <b>Use of material for movement area surface treatment</b>	NIL NIL
<b>4</b>	<b>Piste invernali appositamente preparate</b>  <b>Specially prepared winter runways</b>	NIL NIL
<b>5</b>	<b>Note</b>  <b>Remarks</b>	<p>1. Uso di materiali per il trattamento della superficie dell'area di movimento: non applicabile.</p> <p>2. Piste appositamente preparate per l'inverno: non applicabile.</p> <p>3. Rif. AIP AD 1.2.2 e AIC 1/22.</p> <p>1. Use of material for movement area surface treatment: not applicable.</p> <p>2. Specially prepared winter runways: not applicable.</p> <p>3. Ref. AIP AD 1.2.2 and AIC 1/22.</p>

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

<b>1</b>	<b>Superficie e resistenza dell'area di stazionamento  Apron surface and strength</b>	<b>Identificativo</b>	<b>Superficie</b>	<b>Resistenza</b>
		<b>Designator</b>	<b>Surface</b>	<b>Strength</b>
		<b>Apron 1 (Main apron)</b>	CONC/ASPH	PCN 55/R/D/W/T
		<b>Apron 2 (General Aviation)</b>	ASPH	PCN 24/F/C/W/T
		<b>Apron 3 (General Aviation)</b>	ASPH	PCN 101/F/A/W/T
<b>2</b>	<b>Larghezza, superficie e resistenza delle TWY  TWY width, surface and strength</b>	<b>Identificativo della TWY</b>	<b>Larghezza (M)</b>	<b>Superficie</b>
		<b>Designator of TWY</b>	<b>Width (M)</b>	<b>Surface</b>
		<b>A</b>	12 M	ASPH
		<b>B</b>	24 M	ASPH
		<b>C</b>	18 M	ASPH
		<b>D</b>	10 M	ASPH
<b>3</b>	<b>Localizzazione/Elevazione ACL  ACL location/Elevation</b>	Vedi carta AOC in vigore  See AOC in force		
<b>4</b>	<b>Punto di controllo VOR /INS  VOR/INS checkpoints</b>	NIL / NIL		
<b>5</b>	<b>Note  Remarks</b>	1. TWY C chiusa  1. TWY C closed		

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

<b>1</b>	<b>Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili  Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands</b>	Vedi carta APD in vigore  See APD chart in force
	<b>ILLUMINAZIONE E SEGNALLETICA PER RWY E TWY  RWY and TWY markings and lights</b>	Vedi carta AD in vigore  See AD chart in force
<b>3</b>	<b>Barre d'arresto  Stop bars</b>	Vedi carta AD in vigore  See AD chart in force
<b>4</b>	<b>Note  Remarks</b>	NIL

**LICR AD 2.10 OSTACOLI AEROPORTUALI****LICR AD 2.10 AERODROME OBSTACLES**

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

Vedi AOC in vigore - See AOC in force

**NOTE**

1. Causa ostacoli intorno all'aeroporto si applica quanto segue

a. RWY 33: utilizzabile con le seguenti caratteristiche:

- pendenza della superficie di avvicinamento 1:30
- superficie curva, vedere Carta Ostacoli tipo "A" e tipo "B"
- raggio nominale della curva 3070 m

b. RWY 15: superficie di avvicinamento utilizzabile 1:30

2. Traffico da/per l'aerodromo ed in avvicinamento a Messina città prestare attenzione a un ostacolo (pilone) HGT 236 m/774 ft AMSL (234 m/767 ft AGL), PSN 38°15'57"N 015°39'03"E situato nello stretto di Messina, illuminato con luci ad alta intensità, HR 1630-0500

**REMARKS**

1. Due to obstacles around the airport FLW apply

a. RWY 33: usable with FLW characteristics:

- approach surface slope 1:30
- curved surface see AOC type "A" and type "B"
- nominal curve radius 3070 m

b. RWY 15: approach surface slope 1:30 apply

2. Traffic to/from aerodrome and approaching Messina town pay attention to obstacle (pylon) HGT 236 m/774 ft AMSL (234 m/767 ft AGL), PSN 38°15'57"N 015°39'03"E located Stretto di Messina, lighted by very high intensity lamps, HR 1630-0500

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

<b>1</b>	<b>Ufficio METEO associato Associated MET Office</b>	ITALY MFU
<b>2</b>	<b>Orario di servizio Hours of service</b>	H24
<b>3</b>	<b>Ufficio responsabile preparazione TAF / Periodo di validità Office responsible for TAF preparation / Period of validity</b>	ITALY MFU / 24H
<b>4</b>	<b>Tipo di previsione per l'atterraggio / Intervallo di emissione Type of landing forecast / Interval of issuance</b>	NIL / NIL
<b>5</b>	<b>Briefing e consultazione fornita Briefing and consultation provided</b>	Briefing: ARO CBO ROMA, telefono Consultazione: ITALY MFU, telefono  Briefing: ARO CBO ROMA, telephone Consultation: ITALY MFU, telephone
<b>6</b>	<b>Documentazione di volo e lingua usata</b>	Carte, testi in linguaggio chiaro abbreviato IT/EN

	<b>Flight documentation and language used</b>	Charts, abbreviated plain language texts IT/EN
<b>7</b>	<b>Carte e documentazione disponibili per consultazione</b> <b>Charts and other information available for briefing or consultation</b>	P, W, SWL
<b>8</b>	<b>Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione</b> <b>Supplementary equipment available for providing information</b>	Fax
<b>9</b>	<b>Enti ATS destinatari delle informazioni</b> <b>ATS units provided with information</b>	Reggio Calabria TWR, Reggio Calabria APP
<b>10</b>	<b>Informazioni climatologiche ed informazioni supplementari</b>  <b>Climatological information and additional information</b>	<p>1. ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1</p> <p>2. ITALY MFU: vedi GEN 3.5</p> <p>3. Aeroporto occasionalmente interessato da fenomeni di wind shear orografico, in prevalenza con venti settentrionali, che accelerano incanalandosi attraverso i rilievi dello Stretto di Messina.</p> <p>4. Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 8500ft e cumulonembi o cumuli torreggianti con base di qualsiasi altezza</p> <p>1. ARO CBO ROMA: see GEN 3.1</p> <p>2. ITALY MFU: see GEN 3.5</p> <p>3. Aerodrome occasionally affected by terrain-induced wind shear phenomena, mostly originated by northern winds accelerated by the channeling effect provided by the mountains overlooking Messina Strait.</p> <p>4. Clouds of operational significance: clouds with base height below 8500ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance</p>

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

<b>Designazione RWY Designation</b>	<b>QTE Rilevamento True Bearing</b>	<b>Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)</b>	<b>Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY</b>	<b>Coordinate THR THR coordinates</b>	<b>THR ELEV / MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV / MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY</b>
				<b>Coordinate RWY END RWY END Coordinates</b>	
				<b>Ondulazione Geoide THR THR Geoid Undulation</b>	
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>11</b>	112.56°	1745 x 45	Resistenza/Strength: da/from THR 11 a/to THR 29: PCN 83/F/A/W/T Superficie/Surface: ASPH	38°04'30.93"N 015°38'20.96"E  38°04'09.21"N 015°39'27.06"E  NIL	NIL / NIL
<b>29</b>	292.57°	1745 x 45	Resistenza/Strength: da/from THR 11 a/to THR 29: PCN 83/F/A/W/T Superficie/Surface: ASPH	38°04'09.21"N 015°39'27.06"E  38°04'30.93"N 015°38'20.96"E  132.2 FT	42.2 FT / NIL
<b>15</b>	152.79°	2058 x 45	Resistenza/Strength: da/from THR 15 a/to THR 33: PCN 72/F/A/W/T Superficie/Surface: ASPH	38°04'45.98"N 015°38'46.33"E  38°03'55.67"N 015°39'19.04"E  132.8 FT	83.9 FT / 83.9 FT
<b>33</b>	332.80°	2058 x 45	Resistenza/Strength: da/from THR 15 a/to THR 33: PCN 72/F/A/W/T Superficie/Surface: ASPH	38°03'57.21"N 015°39'18.03"E  38°04'53.30"N 015°38'41.56"E  132.1 FT	34.2 FT / 36.3 FT

<b>Designazione RWY Designation</b>	<b>Pendenza di RWY-SWY Slope</b>	<b>Dimensioni SWY SWY dimension (M)</b>	<b>Dimensioni CWY CWY dimension (M)</b>	<b>Dimensioni strip strip dimension (M)</b>	<b>Dimensioni RESA RESA dimension (M)</b>
<b>1</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>
<b>11</b>	Vedi AOC in vigore See AOC in force	NIL	NIL	1865 x 150	NIL
<b>29</b>	Vedi AOC in vigore See AOC in force	NIL	60 x 150	1865 x 150	90 x 90
<b>15</b>	Vedi AOC in vigore See AOC in force	NIL	60 x 150	2118 x 150	240 x 90
<b>33</b>	Vedi AOC in vigore See AOC in force	NIL	120 x 150	2118 x 150	150 x 90

<b>Designazione RWY Designation</b>	<b>OFZ Obstacle free zone</b>	<b>Note Remarks</b>
<b>1</b>	<b>12</b>	<b>13</b>
<b>11</b>	NIL	1) Pista non operativa/Not operational RWY
<b>29</b>	NIL	NIL
<b>15</b>	Non applicabile Not applicable	1) DTHR 254 m 2) Fine pista in calcestruzzo/RWY End in concrete

Designazione RWY RWY Designation	OFZ Obstacle free zone	Note Remarks
<b>1</b>	<b>12</b>	<b>13</b>
<b>33</b>	NIL	1) DTHR114 m 2) THR in calcestruzzo/THR in concrete

**LICR AD 2.13 DISTANZE DICHIARATE****LICR AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

Designazione RWY RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
11	NU	NU	NU	NU
29	1745	1805	1745	NU
15	1998	2058	1998	1744
33	2058	2178	2058	1944
<b>NOTE</b>	NIL			
<b>REMARKS</b>	NIL			

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

RWY ID	AVVICINAMENTO APPROACH			THR	VASIS	PAPI	MEHT (M)	TDZ
	Tipo Type	Lunghezza Length (M)	Intensità Intensity	Colore Colour				Lunghezza Length (M)
<b>1</b>	<b>2.1</b>	<b>2.2</b>	<b>2.3</b>	<b>3</b>	<b>4.1</b>	<b>4.2</b>	<b>4.3</b>	<b>5</b>
<b>11</b>	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
<b>29</b>	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
<b>15</b>	SALS	240	NIL	THR G	NIL	3.25° wing bars entrambi i lati both sides	16.0	NIL
<b>33</b>	ALS	730	NIL	THR G	NIL	3.50° wing bars entrambi i lati both sides	18.0	NIL

RWY ID	ASSE CENTRALE PISTA RCL				BORDO PISTA RWY EDGE			
	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity
<b>1</b>	<b>6.1</b>	<b>6.2</b>	<b>6.3</b>	<b>6.4</b>	<b>7.1</b>	<b>7.2</b>	<b>7.3</b>	<b>7.4</b>
<b>11</b>	NIL	NIL	NIL	NIL	1745	60	R	VRB
<b>29</b>	NIL	NIL	NIL	NIL	1145 600	60 60	W Y	VRB VRB
<b>15</b>	NIL	NIL	NIL	NIL	240 1158 600	60 60 60	R W Y	VRB VRB VRB
<b>33</b>	NIL	NIL	NIL	NIL	60 1398 600	60 60 60	R W Y	VRB VRB VRB

RWY ID	FINE PISTA RWY END	SWY		RTIL	CGL	Note Remarks
		Colore Colour	Lunghezza Length (M)			
<b>1</b>	<b>8</b>	<b>9.1</b>	<b>9.2</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
<b>11</b>	R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
<b>29</b>	R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
<b>15</b>	R	NIL	NIL	2	NIL	NIL
<b>33</b>	R	NIL	NIL	2	a sinistra della / left RWY THR 33	1) Luci di avvicinamento/Approach Lighting: ALS CAT 1 + EFAS RLI (RWY LEAD-IN) Sistemi luminosi curvi RWY LEAD-IN a partire dal MM/ALS CAT 1 + EFAS RLI (RWY LEAD-IN) curved Lighting System beginning from MM 2) PAPI: Altezza di attraversamento della THR: 59 ft; assi del sistema spostati in senso orario di 5° da RCL RWY 33, utilizzabile solo in associazione con i sistemi luminosi di avvicinamento/THR crossing HGT: 59 ft; axis of the system displaced 5° clockwise from RCL RWY 33 usable only associated with Approach Lighting Systems

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

<b>1</b>	<b>Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari</b>  <b>ABN/IBN location, characteristics and hours of operation</b>	Coordinate ABN: 38°04'21"N 015°39'15"E Caratteristiche: Caratteristiche: ABN rotante a luce bianca/verde Orario: SS-30/SR+30 durante l'orario operativo ATS  ABN Coordinates: 38°04'21"N 015°39'15"E Characteristics: Characteristics: ABN white/green revolving light Hours: SS-30/SR+30 during ATS operating hours
<b>2</b>	<b>Localizzazione LDI e luci</b> <b>Localizzazione anemometro e luci</b>  <b>LDI location and lights</b> <b>Anamometer location and lights</b>	LDI: NIL Anemometri: 1) Circa 172 m Nord dopo THR33, circa 80 m lato destro RCL 2) Circa 30 m dopo THR15, circa 156 m lato destro RCL 3) Circa 474 m Sud dopo THR 15, circa 198 m lato destro RCL 4) Circa 172 m Nord dopo THR 33, circa 80 m lato destro RCL 5) Circa 40 m dopo THR 15, 468 m a destra RCL  LDI: NIL Anemometers: 1) About 172 m North after THR 33, about 80 m right side RCL 2) About 30 m after THR15, about 156 m right side RCL 3) About 474 m South after THR15, about 198 m right side RCL 4) About 172 m North after THR 33, about 80 m right side RCL 5) About 40 m after THR 15, 468 m right side RCL
<b>3</b>	<b>Illuminazione bordo e asse centrale TWY</b> <b>TWY edge and center line lighting</b>	Vedi carta AD in vigore See AD chart in force
<b>4</b>	<b>Alimentatore secondario/Tempo di intervento</b>  <b>Secondary power supply/Switch over time</b>	UPS tempo di commutazione: 0 sec / GEIA tempo massimo di commutazione: 15 sec  UPS switch-over time: 0 sec / GEIA maximum switch-over time: 15 sec
<b>5</b>	<b>Note</b>	NIL

	Remarks	
--	---------	--

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

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

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

<b>Designatore e limiti laterali Designation and lateral limits</b>	<b>Limiti verticali Vertical limits</b>	<b>Classificazione dello spazio aereo Airspace classification</b>	<b>Nominativo dell'unità ATS Lingua ATS unit call sign Language</b>	<b>Altitudine di transizione Transition altitude</b>	<b>Note Remarks</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>Reggio Calabria ATZ</b> Circular area centered on 38°05'00"N 015°39'00"E within a 3.0 NM radius.	2000 FT AMSL	D	Reggio TWR EN/IT	7000 FT	1) WI Reggio Calabria CTR

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

<b>Servizio Service</b>	<b>Nominativo Call sign</b>	<b>Frequenza (MHZ) Frequency (MHZ)</b>	<b>Orario Operational hours</b>	<b>Note Remarks</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Emergenza Emergency	NIL	121.500	0500-2300 (0400-2200)	1) In altri orari il servizio ATS potrebbe inoltre essere fornito per ragioni operative, prima di entrare nel CTR di Reggio Calabria l'aeromobile dovrà richiedere ed ottenere da Roma ACC/FIC informazioni sull'effettiva disponibilità del servizio/In other hours ATS could be additionally provided for operational reasons, prior to entering Reggio Calabria CTR aircraft shall request and obtain by Roma ACC/FIC information about the actual availability of service
APP	Reggio APP	120.275	0500-2300 (0400-2200)	1) In altri orari il servizio ATS potrebbe inoltre essere fornito per ragioni operative, prima di entrare nel CTR di Reggio Calabria l'aeromobile dovrà richiedere ed ottenere da Roma ACC/FIC informazioni sull'effettiva disponibilità del servizio/In other hours ATS could be additionally provided for operational reasons, prior to entering Reggio Calabria CTR aircraft shall request and obtain by Roma ACC/FIC information about the actual availability of service
TWR	Reggio TWR	118.250	0500-2300 (0400-2200)	1) In altri orari il servizio ATS potrebbe inoltre essere fornito per ragioni operative, prima di entrare nel CTR di Reggio Calabria l'aeromobile dovrà richiedere ed ottenere da Roma ACC/FIC informazioni sull'effettiva disponibilità del servizio/In other hours ATS could be additionally provided for operational reasons, prior to entering Reggio Calabria CTR aircraft shall request and obtain by Roma ACC/FIC information about the actual availability of service

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

<b>Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/ VOR)</b>	<b>ID</b>	<b>FREQ</b>	<b>Orario Operational hours</b>	<b>Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)</b>	<b>Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna</b>	<b>Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations</b>	<b>Note Remarks</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
VDF	Reggio Calabria Gonio Homer	NIL	H24	38°04'41.0"N 015°38'38.2"E	NIL	limitazioni a/limitations at 30 NM 020°/070° MRA 15000 FT 070°/140° MRA 20000 FT 140°/260° MRA 15000 FT 260°/020° MRA 10000 FT	1) Disponibile su richiesta sulle frequenze di APP, TWR ed emergenza/Available on request on APP, TWR and emergency frequencies
VORTAC (3° E-2010.0)	CDC	117.30 MHZ CH 120X	VOR H24 TACAN H24	VOR 38°45'21.1"N 016°22'08.9"E TACAN 38°45'21.1"N 016°22'08.9"E	998 M AMSL	200 NM/60000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 060°/150° MRA 4500 FT 150°/220° MRA 9500 FT 220°/330° MRA 4500 FT 330°/060° MRA 7500 FT	1) MAINT: Primo e terzo FRI di ogni mese / first and third FRI each month: 0700-0900 (0600-0800)
VOR/DME (3° E-2020.0)	CTF	116.25 MHZ CH 109Y	VOR H24 DME H24	VOR 37°27'52.0"N 015°03'44.2"E DME 37°27'52.1"N 015°03'44.7"E	14 M AMSL	200 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/035° MRA 20000 FT 035°/060° MRA 14000 FT 060°/190° MRA 6000 FT 190°/350° MRA 10000 FT 350°/360° NU	1) MAINT: il primo/first TUE del mese/each month 0900-1100 (0800-1000) solo se presenti condizioni VMC/only if VMC are in force
DVOR/DME (4° E-2020.0)	RCA	111.00 MHZ CH 47X	DVOR H24 DME H24	DVOR 38°04'35.7"N 015°38'43.0"E DME 38°04'35.7"N 015°38'42.5"E	26 M AMSL	Settore/sector 000°/315°: 40 NM/25000 FT Settore/sector 315°/360°: 80 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 060°/170° MRA 15000 FT 170°/230° MRA 5000 FT 230°/060° MRA 9000 FT	1) MAINT: Primo THU di ogni mese/ first THU each month: 1300-1600 (1200-1500)

<b>Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/ VOR)</b>	<b>ID</b>	<b>FREQ</b>	<b>Orario Operational hours</b>	<b>Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)</b>	<b>Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna</b>	<b>Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations</b>	<b>Note Remarks</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
ILS RWY 33 LOC CAT NOCAT (2° E-2005.0)	REG	109.30 MHZ	H24	38°02'44.7"N 015°39'52.3"E	NIL	limitazioni a/limitations at 10 NM MRA 3500 FT	1) LOC: COV ridotta a/reduced to 18 NM. Non utilizzabile per avvicinamenti in automatico entro/Not usable for coupled approach inside 5 NM RCA DME.  Non utilizzabile dopo aver sorvolato in avvicinamento/Not usable after overflying inbound RCA NDB/OM. Settore di avvicinamento utilizzabile/Front course reliable WI +/- 15°.  2) l'indicazione fornita (017°) di orientamento magnetico, non è allineata con l'asse longitudinale della RWY33/The indication supplied (017°) magnetic track, is not aligned with RWY33 longitudinal axis.
DME	REG	CH 30X	H24	38°02'45.3"N 015°39'52.3"E	89 M AMSL	NIL	1) Utilizzabile solo per procedure pubblicate/ Usable for published procedures only 2) MAINT: primo TUE di ogni mese/first TUE each month 0800-1100 (0700-1000)
OM	-	75.00 MHZ	H24	38°00'46.5"N 015°39'01.0"E	NIL	NIL	NIL
MM	-	75.00 MHZ	H24	38°02'16.6"N 015°39'40.7"E	NIL	NIL	NIL

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

Normalmente è utilizzata la RWY 15/33

**1 Runway preferential use**

RWY 15/33 is normally used

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

L'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali è assicurato in collaborazione tra ENAV S.p.A. e il gestore aeroportuale, in accordo alle disposizioni del Codice della Navigazione (Articolo 691bis e 705) con le seguenti modalità:

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

The orderly movement of aircraft on apron is assured in cooperation with ENAV S.p.A. Italian Company for Air Navigation Services) and aerodrome operator, according to Italian Air Navigation law provisions (Articles 691 bis and 705) as follows:

**2.1 Orario di servizio**

0500-2300 (0400-2200)

**2.1 Operational hours**

0500-2300 (0400-2200)

**2.2 Nominativo di chiamata e frequenza**

ATC Reggio TWR: 118.250 MHz

**2.3 Area di applicazione**

Apron 1, 2, 3.

**2.4 Servizi forniti**

- a. Aeromobili in partenza:  
istruzioni per il push-back e/o il rullaggio
- b. Aeromobili in arrivo:
  - istruzioni per il rullaggio
  - assegnazione parcheggi
- c. Follow-me:  
l'assistenza del follow-me è fornita in caso di necessità o su richiesta dell'equipaggio di condotta
- d. Marshalling:  
il marshalling è fornito dall'handler in caso di necessità o su richiesta dell'equipaggio di condotta

**2.5 Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali**

Aeromobili in partenza:

riceveranno la taxi clearance soltanto dopo la comunicazione AIRCRAFT READY da parte del gestore aeroportuale all'ATC.

**NOTA 1**

L'area di rifornimento per aeromobili che richiedono carburante AVGAS 100LL è utilizzabile alle seguenti condizioni:

- il movimento dell'aeromobile da/per la piazzola AVGAS 100LL deve essere coordinato tra SACAL-AOC e Reggio TWR e deve essere assistito da un marshaller;
- il pilota deve coordinarsi via radio con Reggio TWR per ricevere le necessarie istruzioni.

**NOTA 2**

Lo stato di "AIRCRAFT READY" significa:

- porte e stive sono chiuse;
- Aircraft Safe Area è libera da persone, mezzi, equipaggiamenti e ostacoli;
- l'aeromobile è completamente pronto al rullaggio;
- è stata consegnata all'handler la documentazione prevista.

**2.6 Movimentazione degli aeromobili sul piazzale**

## a. Self-manoeuvring:

in funzione della pista in uso e del traffico in atto, Reggio TWR fornisce

- agli aeromobili in arrivo, la TWY di ingresso sull'apron, la apron TWY e lo stand assegnato
- agli aeromobili in partenza, la apron TWY e la TWY di usita dall'apron

b. Push-back: la manovra inizia sullo stand e termina sulla apron TWY. Prima di iniziare le operazioni, gli equipaggi di condotta devono richiedere l'approvazione a Reggio TWR.

**NOTA**

La manovra è eseguita sotto la responsabilità dell'equipaggio di condotta e dell'operatore di handling

**2.7 Piazzali a regolamentazione speciale**

- Durante il rullaggio di un aeromobile sulla apron TWY F, le operazioni di assistenza agli aeromobili sull'Apron 2 devono essere sospese; mezzi e persone devono allontanarsi verso il lato opposto alla apron TWY F
- Durante il rullaggio di un aeromobile sulla apron TWY G, le operazioni di assistenza agli aeromobili sull'Apron 3 devono essere

**2.2 Call sign and frequency**

ATC Reggio TWR: 118.250 MHz

**2.3 Application area**

Apron 1, 2, 3.

**2.4 Services provided**

- a. Departing aircraft:  
push-back and/or taxiing instructions
- b. Arriving aircraft:
  - taxiing instructions
  - stand allocations
- c. Follow-me:  
follow-me assistance is provided in case of necessity or on pilot request
- d. Marshalling: marshalling is provided by handler in case of necessity or on pilot's request

**2.5 Limitations/regulations on aprons**

Departing aircraft:

shall receive taxi clearance only after ATC has received AIRCRAFT READY communication by Aerodrome Operator.

**REMARK 1**

Fuel area usable for aircraft needing fuel type AVGAS 100LL necessarily as follows:

- movement of aircraft to/from the AVGAS 100LL fuel system shall be coordinated between SACAL-AOC and Reggio TWR and shall be assisted by marshaller;
- the pilot shall coordinate with Reggio TWR by radio and receive necessary instructions.

**REMARK 2**

"AIRCRAFT READY" status means:

- aircraft doors and holds are closed;
- Aircraft Safe Area clear from vehicles, equipment obstacles and ground personnel;
- aircraft fully ready to taxi;
- compulsory documentation provided to handler.

**2.6 Aircraft movement on apron**

## a. Self-manoeuvring:

depending on runway in use and traffic in progress, Reggio TWR provides

- to arriving aircraft, the TWY to enter the apron, the apron TWY and the assigned stand
- to departing aircraft, the apron TWY and the TWY to exit the apron

b. Push-back: the manoeuvre starts at the stand and ends on apron TWY. Before starting push-back, flight crew shall request Reggio TWR approval.

**REMARK**

The manoeuvre is performed under flight crew and handling operator responsibility.

**2.7 Apron subject to special regulation**

- During taxiing on apron TWY F, handling operations on Apron 2 must be suspended; equipment and people must move away to the opposite side of the apron TWY F
- During taxiing on apron TWY G, handling operations on Apron 3 must be suspended; equipment and people must move away to the opposite side of the apron TWY G

sospese; mezzi e persone devono allontanarsi verso il lato opposto all'apron TWY G

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

1. La TWY C è chiusa
2. Il rullaggio e l'attesa sulle TWY A e B non sono consentiti durante le operazioni di atterraggio e decollo per RWY 15/33 di aeromobili di categoria B o superiore
3. Il rullaggio sulle apron TWY F e G non è consentito durante le operazioni di atterraggio e decollo per RWY 15/33

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

Quando il valore della visibilità è pari o inferiore a 1500m si applicano le seguenti procedure:

1. non sono disponibili procedure LVP

2. Operazioni sulla pista: nessuna

#### 3. Operazioni in aeroporto:

Le operazioni di arrivo in IFR non sono consentite quando la visibilità è inferiore a 1500m oppure:

a. in avvicinamento il ceiling è inferiore a 1500 ft

b. in atterraggio, la visibilità (slant visibility) è inferiore a 5 km.

Le operazioni di partenza in IFR non sono consentite quando la visibilità è inferiore a 5 km o il ceiling è inferiore a 1500 ft.

Le operazioni diurne in VFR Speciale sono consentite ad aeromobili ad ala fissa (solo a quelli di classe "A" EU OPS 1) ed elicotteri.

Le operazioni in VFR notturno sono consentite solo ad elicotteri in servizio HEMS e/o SAR, sia per trasporto che in posizionamento, secondo le normative che regolamentano le operazioni HEMS e/o SAR.

#### 4. Attività di addestramento

Non sono consentite durante le AWO.

Le operazioni di partenza in IFR non sono consentite quando la visibilità è inferiore a 5 km o il ceiling è inferiore a 1500 ft.

Le operazioni diurne in VFR Speciale sono consentite ad aeromobili ad ala fissa (solo a quelli di classe "A" JAR OPS 1) ed elicotteri.

Le operazioni in VFR notturno sono consentite solo ad elicotteri in servizio HEMS e/o SAR, sia per trasporto che in posizionamento, secondo le normative che regolamentano le operazioni HEMS e/o SAR.

Gli aeromobili e i voli di Stato e militari non sono soggetti a quanto riportato nei precedenti punti.

#### 4. Attività di addestramento

Non sono consentite durante le AWO.

#### 5. Movimentazione al suolo

Durante le AWO in area di movimento è consentita la movimentazione di un solo aeromobile per volta.

#### 6. Contingency

NIL

#### 7. Avaria radio nell'area di manovra

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

- Aeromobile in partenza:

continuerà rigorosamente sul percorso assegnato, fino al limite dell'autorizzazione ricevuta in attesa dell'arrivo del FOLLOW-ME per il parcheggio

- Aeromobile in arrivo:

si fermerà in pista e rimarrà in attesa del follow-me per il parcheggio.

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

### 3 Special rule for taxiway use

1. TWY C closed
2. Taxiing and holding on TWY A and B prohibited during landing and takeoff operations RWY 15/33 of aircraft B or greater
3. Taxiing on apron TWY F and G prohibited during LDG and TKOF OPS RWY 15/33 of ACFT B or greater

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

When the visibility value is equal to or less than 1500m, the following procedures are applied:

1. criteria for the initiation of LVP procedures are not available

2. runway operations: none

#### 3. aerodrome operations:

IFR arrival operations are not allowed when visibility is less than 1500m or:

a. on approach the ceiling is less than 1500ft

b. on landing slant visibility is less than 5 km.

Departure operations in IFR are not allowed when the visibility is less than 5km or the ceiling is less than 1500ft.

Daytime special VFR operations are allowed for fixed wing aircraft (only class 'A' EU OPS 1) and helicopters.

Night VFR operations are allowed only to helicopters in HEMS and/or SAR service according to the regulations governing HEMS and/or SAR operations.

State and military flights are not subject to the above rules.

#### 4. Training activities

Not allowed during AWO.

Departure operations in IFR are not allowed when the visibility is less than 5km or the ceiling is less than 1500ft.

Daytime special VFR operations are allowed for fixed wing aircraft (only class 'A' JAR OPS 1) and helicopters.

Night VFR operations are allowed only to helicopters in HEMS and/or SAR service according to the regulations governing HEMS and/or SAR operations.

State and military flights are not subject to the above rules.

#### 4. Training activities

Not allowed during AWO.

#### 5. Ground movement

During AWO only one aircraft operation is allowed in the movement area at a time

#### 6. Contingency

NIL

#### 7. Radio failure on manoeuvring area

whenever an aircraft, moving in the movement area, suffers a radio failure it shall operate as follows:

- Departing aircraft

the aircraft will continue on the assigned path until the limit of the clearance received waiting for the arrival of the follow me for parking

- Arriving aircraft

the aircraft will stop on the runway and wait for the follow me to reach the stand.

### 5 Special operational practice for minimum RWY occupancy

NIL

**6 Restrizioni locali ai voli**

1. RWY 11/29: operativa solo RWY 29 per i soli decolli
2. Per l'utilizzo della RWY 15/33 vedi la NOTA della Tabella 10
3. I voli verso l'Area della Polizia devono richiedere una preventiva autorizzazione a "POLIZIA DI STATO - QUINTO REPARTO VOLO" tel +39 0965 63801, fax +39 0965 6380577.
4. Le manovre di back track su RWY 15/33 devono essere effettuate solo sulle testate delle piste eccetto che per gli aeromobili con MTOW uguale o inferiore a 5700 kg

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

Gli aeromobili dell'aviazione generale in arrivo all'aeroporto, eccetto il traffico locale, dovranno richiedere autorizzazione all'Ufficio AOC della S.A.C.A.L SpA (gestore aeroportuale), specificando: tipo di aeromobile, immatricolazione, periodo di permanenza, aeroporto di partenza, ETA, massimo peso al decollo, numero delle persone a bordo, dati sull'operatore dell'aeromobile (inclusi numeri di fax e telefono)

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

Lampada da segnalazione disponibile presso Reggio TWR

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

NIL

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

NIL

**2.2 Arrivi**

NIL

**2.3 Restrizioni notturne**

NIL

**3 Restrizioni al suolo****3.1 Spinta inversa**

NIL

**3.2 APU**

NIL

**3.3 Prove Motori**

NIL

**4 Attività addestrativa**

NIL

**LICR AD 2.22 PROCEDURE DI VOLO****LICR AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES****1 GENERALITA'**

- 1.1. Provvedimento D.G.A.C. n° 42/1469/A3/33 datato 14 marzo 2000 e provvedimento ENAC 101906 datato 2 maggio 2001 e ENAC-CIA-25/06/2015-0068686-P**

In considerazione delle traiettorie di avvicinamento e delle caratteristiche dell'aeroporto, associate a fenomeni di wind-shear e di turbolenza riscontrati durante l'avvicinamento e il finale, a causa dell'orografia, le seguenti limitazioni operative ai voli IFR e VFR sono in vigore:

NIL

**6 Local flight restrictions**

1. RWY 11/29: only RWY 29 operational, exclusively for take-off
2. To use RWY 15/33 see REMARK of Table 10
3. Flights to Police Area shall require PPR to "POLIZIA DI STATO - QUINTO REPARTO VOLO" tel +39 0965 63801, fax +39 0965 6380577.
4. Back track manoeuvres on RWY 15/33 must be performed on RWY heads only except ACFT with 5700 kg MTOW or less

**7 Provisions for general aviation aircraft**

General aviation ACFT arriving to AD, except for local traffic, shall require a previous permission to S.A.C.A.L SpA AOC (AD operator) specifying: type of ACFT, registration mark, extent of stay, departure AD, ETA, maximum take-off weight, POB and ACFT operator data (including fax and phone number)

**8 Radio failure on manoeuvring area**

Signalling lamp available at Reggio TWR

**1 General**

NIL

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

NIL

**2.2 Arrivals**

NIL

**2.3 Night restrictions**

NIL

**3 Ground restrictions****3.1 Reverse**

NIL

**3.2 APU**

NIL

**3.3 Engine run ups**

NIL

**4 Training activity**

NIL

**1 GENERAL**

- 1.1. Italian Civil Aviation Authority provision 42/1469/A3/33 dated 14 March 2000 and ENAC provision 101906 dated 2 May 2001 and ENAC-CIA-25/06/2015-0068686-P**

Due to approach trajectories and aerodrome characteristics associated with experienced wind-shear and turbulence phenomena during approach and final caused by orography, following operational limitations to IFR and VFR flights are in force:

1.1.1. Massima componente di vento al traverso consentita per RWY 33:

- di giorno: 20 kt in caso di pista asciutta; 10 kt in caso di pista bagnata;
- di notte: settore del vento da 330° a 060°, 15 kt in caso di pista asciutta, 10 kt in caso di pista bagnata; settore del vento da 240° a 330°, 10 kt sia in caso di pista asciutta, sia in caso di pista bagnata.

1.1.2. Limitazioni per il vento per RWY 15:

- Dovrà essere applicata una riduzione del 33% della massima componente di vento, dimostrata, pubblicata su Manuale di Volo/Manuale Operativo di Volo (AFM/AOM) per ogni tipo di aeromobile

1.1.3. Eseguendo un avvicinamento (a vista o strumentale), l'aeromobile dovrà sorvolare la prima barra del sentiero di avvicinamento curvilineo a 750 ft AMSL, in configurazione di atterraggio e stabilizzato alla velocità in finale.

1.1.4. Gli aeromobili e i voli di Stato e militari non sono soggetti a tale normativa

#### **NOTA**

**Gli aeromobili di categoria "A" che eseguono un avvicinamento a vista per RWY 33 sono esentati dal sorvolare la prima barra del sentiero di avvicinamento curvilineo a 750 ft AMSL, e possono riportare in finale in accordo con il proprio circuito operativo standard.**

**(Provvedimento ENAC n. 22397/A.I.A./R.2 datato 14 marzo 2002).**

Inoltre non è consentita attività di addestramento sull'aeroporto su operazioni di linea aerea, ad eccezione di quella prevista per la qualificazione. In ogni caso il pilota ai comandi responsabile del volo dovrà sedere al lato sinistro della cabina, mentre il pilota controllore dovrà sedere sulla destra

### **1.2 Provvedimento ENAC n. 78210 datato 1/12/06 e n. 5739 datato 26/01/2007**

1.2.1. Le operazioni di arrivo in IFR non sono consentite quando la visibilità è inferiore a 1500 m o:

- a. in avvicinamento il ceiling è inferiore a 1500 ft
- b. in atterraggio, la visibilità (slant visibility) è inferiore a 5km

1.2.2. Le operazioni di partenza in IFR non sono consentite quando la visibilità è inferiore a 5 km o il ceiling è inferiore a 1500 ft.

1.2.3. Le operazioni diurne in VFR speciale sono consentite ad aeromobili ad ala fissa (solo a quelli di classe "A" EU OPS 1) e ad elicotteri.

1.2.4. Le operazioni in VFR Notturno sono consentite solo ad elicotteri in servizio HEMS e/o SAR, sia per trasporto che in posizionamento, secondo le normative che regolamentano le operazioni HEMS e/o SAR.

1.2.5. Gli aeromobili e i voli di Stato e militari non sono soggetti a tale normativa

1.3. Circuito di traffico: RWY 15 a destra, RWY 33 a sinistra

## **2 PROCEDURE PER I VOLI IFR**

### **2.1 Informazioni generali**

NIL

### **2.2 Arrivi**

#### **2.2.1 Procedure di entrata**

a. Il limite di autorizzazione è normalmente "RCA" VOR.

b. Descrizione delle STAR: Vedere Tabella 24

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

Vedere Tabella 24

#### **2.2.3 Controllo delle velocità**

NIL

#### **2.2.4 Procedure di radio-avaria**

In caso di avaria radio, la radioassistenza designata su cui iniziare la discesa per l'atterraggio è "RCA" VOR.

1.1.1. RWY 33 maximum cross-wind components allowed:

- by day: 20 kt in dry conditions, 10 kt in wet conditions;
- by night: wind sector from 330° to 060°, 15 kt in dry conditions, 10 kt in wet conditions; wind sector from 240° to 330°, 10 kt both in dry and wet conditions.

1.1.2. RWY 15 wind limitation:

- It shall be applied a 33% reduction from the maximum demonstrated wind component published on the Aircraft Flight Manual/Aircraft Operating Manual (AFM/AOM) for each type of aircraft

1.1.3. Following any (visual or instrument) approach, the aircraft shall overfly the first barrette of the curved approach path at 750 ft AMSL, with stabilized final speed and landing configuration.

1.1.4. State and military aircraft and flights are not affected by the present regulations

#### **REMARK**

**Cat "A" aircraft performing a visual approach to RWY 33 are exempted from overflying the first barrette of the curved approach path at 750 ft AMSL and can report on final according to their own standard operational circuit.**

**(Provision ENAC n. 22397/A.I.A./R.2 dated 14 March 2002).**

Moreover no training activity is allowed on air-line operations on the aerodrome, with the exception of the one provided for the qualification. In any case the commander in charge of the flight shall seat on the left side of the cockpit, while the check-pilot shall seat on the right side of the cockpit.

### **1.2 Italian C.A.A. provisions n. 78210 dated 1/12/06 and n. 5739 dated 26/01/2007**

1.2.1. IFR arrival operations are not allowed when the visibility is lower than 1500 m or:

- a. on approach the ceiling is lower than 1500 ft
- b. on landing, the slant visibility is lower than 5 km

1.2.2. IFR departure operations are not allowed when the visibility is lower than 5 km or the ceiling is lower than 1500 ft.

1.2.3. Special VFR daylight operations are allowed to fixed wings aircraft (only to class "A" EU OPS 1) and helicopters.

1.2.4. VFR night operations are allowed only to helicopters for HEMS and /or SAR area, for both transport and ferry, accordingly to HEMS and /or SAR regulations..

1.2.5. State and military aircraft and flights are not affected by the present regulations

1.3. Traffic Pattern: RWY 15 right turn, RWY 33 left turn

## **2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS**

### **2.1 General information**

NIL

### **2.2 Arrivals**

#### **2.2.1 Entry procedures**

a. The limit clearance is normally "RCA" VOR.

b. STAR description: See Table 24

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

See Table 24

#### **2.2.3 Speed control**

NIL

#### **2.2.4 Radio-failure**

In the event of radio failure, the radio aid designated to descend for landing is "RCA" VOR.

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

NIL

**2.3.2 Procedure per la messa in moto**

NIL

**2.3.3 Procedure di uscita**

a. Procedure di salita iniziale: Vedere Tabella 24

b. Descrizione delle SID: 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**

NIL

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

NIL

**3.3 Caratteristiche tecniche**

NIL

**3.4 Radar avaria**

NIL

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

Vedere ENR 6.3 Carte d'Area VFR

**4.2 Attività di circuito**

Vedere Tabella 22.1.3

**4.3 Arrivi**

NIL

**4.4 Partenze**

NIL

**4.5 Sorvoli**

NIL

**4.6 VFR Speciale**

NIL

**4.7 VFR notturno**

Aerodromi situati in aree montagnose.

VFR notturno consentito solo a HEMS e/o SAR HEL (Vedi anche Item 22 'Flight Procedures' Box 1 'General' Paragraph 1.2 Punto 4).

**NOTA**

Le minime meteorologiche ap plicabili ai voli HEMS/SAR sonoquelle contenute negli appropriati documenti operativi

**4.8 Attività addestrativa**

NIL

**5 LVP**

NIL

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

NIL

**2.3.2 Start-up procedures**

NIL

**2.3.3 Exit procedures**

a. Initial climb procedures: See Table 24

b. SID description: 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**

NIL

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

NIL

**3.3 Technical characteristics**

NIL

**3.4 Radar failure**

NIL

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

See ENR 6.3 VFR Area Charts

**4.2 Circuit activity**

See Table 22.1.3

**4.3 Arrivals**

NIL

**4.4 Departures**

NIL

**4.5 Overflying**

NIL

**4.6 Special VFR**

NIL

**4.7 VFR/N**

Aerodromes located in mountainous areas.

NGT VFR FLT allowed only to HEMS and/or SAR HEL (See Also Item 22 'Flight Procedures' Box 1 'General' Paragraph 1.2 Point 4).

**REMARK**

The applicable meteorological Minima for HEMS/SAR flight are those contained in relevant operational Regulations

**4.8 Training activity**

NIL

**5 LVP**

NIL

**LICR AD 2.23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE**

**LICR AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION****1 QUALIFICAZIONE EQUIPAGGI DI VOLO**

L'aeroporto di Reggio Calabria presenta caratteristiche orografiche, meteorologiche e operative che richiedono la qualificazione preventiva degli equipaggi.

L'operatore che intende utilizzare l'aeroporto di Reggio Calabria deve qualificare il Comandante/Pilota in comando (PIC) o il pilota a cui è delegata la condotta del volo, in accordo ai requisiti di qualificazione contenuti nel Regolamento (UE) 965/2012, come modificato.

Dal punto di vista del pilotaggio, in assenza di nube di cenere vulcanica (rif. successivo punto 23.3), le peculiarità principali sono le seguenti:

- a. l'atterraggio "in circling" per RWY 33 richiede l'uso di una traiettoria prescritta ("prescribed track") che porta all'allineamento con la pista ad un'altezza inferiore a 300 ft sopra l'elevazione di aeroporto;
- b. in condizioni di forte vento, il mantenimento della suddetta "prescribed track" potrebbe indurre angoli di inclinazione (angle of bank) accentuati;
- c. la particolare conformazione del terreno circostante e la presenza di avallamento sulla pista 15/33 possono generare illusioni ottiche;
- d. decollo, riattaccata e "balked landing" dalla RWY 15 richiedono particolare attenzione per la presenza della collina a sud del campo.

In questo quadro, in funzione della natura delle operazioni, sono autorizzati ad operare da/per l'aeroporto di Reggio Calabria gli operatori che rispettano le seguenti condizioni:

**1) OPERAZIONI DI TRASPORTO COMMERCIALE (CAT) CON AEROPLANI (vedere NOTA 2)**

Sono autorizzati gli operatori che soddisfano i seguenti requisiti:

- a. abbiano effettuato un Safety Risk Assessment in accordo al requisito ORO.GEN.200 del Reg.(EU) n.965/2012 tenendo in considerazione tutte le peculiarità riportate nei punti a), b), c) e d) precedenti; e
- b. abbiano valutato, in conformità con le limitazioni di cui al manuale di volo dell'aeromobile e al manuale delle operazioni della Compagnia applicabili, la necessità di approvazione per approccio non stabilizzato in conformità con il requisito CAT.OP.MPA.115 e, in tal caso, richiesto e ottenuto l'approvazione dalla propria autorità competente; e
- c. abbiano classificato l'aeroporto in accordo ai criteri definiti nella AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c); e) o in accordo al metodo alternativo di rispondenza (AltMoC) approvato dalla Autorità Competente dell'Operatore; e
- d. abbiano stabilito un programma di addestramento specifico per la qualificazione del comandante, o del pilota a cui è delegata la condotta del volo, comprendente, come minimo, una sessione addestrativa teorica a terra e, per pista 33, anche una familiarizzazione in volo tramite ricognizione e/o addestramento con adeguato FSTD (NOTA 1); e
- e. assicurino che il comandante sia "esperto" in accordo a quanto previsto dall'AMC1 ORO.FC.200(a) ovverosia abbia un'esperienza di almeno 100h e 10 tratte negli ultimi 120 giorni consecutivi o 150h e 20 tratte (senza limiti di tempo) sul tipo di aeromobile impiegato, successive al completamento del type rating o corso comando ed alla relativa attività addestrativa di linea sotto supervisione (LIFUS); e
- f. abbiano a bordo evidenza del rispetto dei suddetti requisiti e della qualificazione del comandante in accordo al programma di istruzione previsto al punto c); e
- g. diano evidenza, su richiesta del gestore aeroportuale e/o dell'ENAC, che il programma di istruzione è stato approvato/accettato dalla

**1 FLIGHT CREW QUALIFICATION**

Reggio Calabria airport presents specific orographical, meteorological and operational peculiarities requiring flight crews qualification.

Operator intending to operate in Reggio Calabria airport shall qualify the Captain/Pilot in Command (PIC) or the pilot to whom the conduct of the flight is delegated, in accordance with the qualification requirements of Regulation (UE) n. 965/2012 and further amendments.

From a piloting perspective, in absence of volcanic ash cloud (ref. following point 23.3), the main peculiarities of the airport are:

- a. RWY 33 landing after circling approach requires a prescribed track that leads to runway alignment at an height lower than 300 ft above aerodrome elevation;
- b. in strong winds, maintaining the prescribed track could induce high angles of bank;
- c. the orographical condition and the presence of a depression (down-up slope) on runway 15/33 could generate optical illusions;
- d. due to a hill located south of the airfield, take-off, goaround and balked landing from RWY 15 require particular caution.

Due to the above considerations, depending on the type of operations, Operators are authorized to operate from/to Reggio Calabria airport provided the following condition are satisfied:

**1) COMMERCIAL AIR TRANSPORT (CAT) WITH AIRPLANES (see REMARK 2)**

Only operators who fulfill the following requirements are authorized to operate:

- a. have carried out a Safety Risk Assessment in accordance with the ORO.GEN.200 requirement of Reg. (EU) n.965/2012 taking into consideration all the peculiarities listed in points a), b), c) and d) above; and
- b. have assessed, in accordance with the limitations in the applicable aircraft flight manual and airline operations manual, the need for approval for an unstabilized approach in accordance with requirement CAT.OP.MPA.115 and, if so, applied for and obtained approval from their competent authority; and
- c. have classified the aerodrome according to the criteria defined in AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c); e) or in accordance with the alternative means of compliance (AltMoC) approved by the Competent Authority of the Operator; and
- d. have established a specific training program for the qualification of the captain, or of the pilot to whom the conduct of the flight is delegated, including, as a minimum, a theoretical training session on the ground and, for runway 33, also an in-flight familiarization through reconnaissance and/or training with adequate FSTD (REMARK 1); and
- e. ensure that the captain has a level of experience in accordance with AMC1 ORO.FC.200(a), i.e. an experience of at least 100h and 10 sectors within a consolidation period of 120 consecutive days or 150 flight hours and flown 20 sectors (no time limit) on the aircraft type, following completion of the type rating or command course, and the associated line flying under supervision (LIFUS); and
- f. keep on board evidence of the above mentioned requirements and captain qualification in accordance with the training programme as in point c); and
- g. upon request of the Airport Authority, provide evidence that the training programme has been approved/accepted by

Competente Autorità, incluse le procedure di contingenza e di "recency".

h. i punti c) e d) non sono applicabili in caso di operazioni VFR di giorno effettuate con velivoli performance class B e C, ai sensi di ORO.FC.105 punto d).

#### **NOTA 1**

Per il comandante in possesso di certificato TRE o TRI (con almeno 50 ore istruzionali in qualità di TRI) in corso di validità sul tipo di aeromobile, è sufficiente il briefing a terra. Per tutti i comandanti, il completamento delle attività di istruzione dovrà essere registrato e mantenuto dall'operatore in accordo ai requisiti operativi applicabili (rif Reg (UE) n. 965/2012).

#### 2) OPERAZIONI NON CAT CON AEROPLANI COMPLESSI (NCC) (vedere NOTA 2)

Sono autorizzati gli operatori che soddisfano le stesse condizioni sopra riportate per le operazioni CAT.

#### 3) OPERAZIONI NON CAT CON AEROPLANI NON COMPLESSI (NCO) (vedere NOTA 2)

Si raccomanda che, prima di iniziare operazioni su LICR, il comandante effettui una familiarizzazione sulle procedure in uso e sulle caratteristiche dell'infrastruttura, attraverso apposito briefing a terra. Il gestore rende disponibile un pacchetto informativo composto di filmati video e/o programmi applicativi per l'elaborazione dei briefing, al seguente indirizzo: [www.sacal.it/reggiocalabria/courses/licr-regabilitation](http://www.sacal.it/reggiocalabria/courses/licr-regabilitation)

#### 4) VERIFICHE ENAC

L'ENAC verificherà a campione il rispetto delle suddette condizioni da parte degli operatori.

#### **NOTA 2**

La definizione di aeromobile complesso è stabilita nel Reg.(CE) 216/2008, art. 3 (j). Per completezza, si riporta qui di seguito la definizione di aeroplano complesso, ovverosia un aeroplano:

- con peso massimo al decollo certificato superiore a Kg 5.700, o
- certificato per una configurazione massima di posti passeggeri superiore a 19, o
- certificato per le operazioni con un equipaggio minimo di almeno due piloti, o
- equipaggiato con motore(i) turbo jet o con più di un motore turboelica.

#### **2 CONCENTRAZIONE DI VOLATILI**

Presenza di volatili nell'area di manovra e nelle vicinanze come dettagliato nella tabella sotto riportata.

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours presence	Quota media di volo Average flight altitude (FT)	Grandezza stormi (individui) Flock size (individual)	Ambiente Environment	Aree di maggior rischio Greatest risk areas
Storno  European Starling	OCT-JAN	0700-1200	0-150	10-2000	In volo, alberi e arbusti  In flight, trees and shrubbery	Tutto il sedime aeroportuale con leggera prevalenza tra le testate RWY 29 e 33  All aerodrome area, slightly more prevalent between head RWY 29 and 33

their Competent Authority, including contingency and recency procedures.

h. points c) and d) are not applicable in the case of VFR operations by day carried out with performance class B and C aircraft, in accordance to ORO.FC.105 point d).

#### **REMARK 1**

For captain holder of a valid TRE or TRI certificate on type of aircraft (with at least 50 hours of flight instruction as a TRI), a briefing is sufficient. For all captains, training activity shall be recorded and kept by the operator in accordance with the applicable operative requirements (ref Reg (UE) n. 965/2012).

#### 2) NON COMMERCIAL OPERATION WITH COMPLEX AIRPLANE (NCC) (see REMARK 2)

NCC Operators are allowed to operate if they fulfill the above mentioned CAT operations requirements.

#### 3) NON COMMERCIAL OPERATION WITH NON COMPLEX AIRPLANE (NCO) (see REMARK 2)

Before commencing operations, captain's familiarization with procedure in use and facility's features is recommended through a specific briefing.

A familiarization/information package useful for briefing preparation (videos, applicative software) is provided by the Airport Authority at the following website: [www.sacal.it/reggiocalabria/courses/licr-regabilitation](http://www.sacal.it/reggiocalabria/courses/licr-regabilitation)

#### 4) ENAC INSPECTIONS

ENAC will sample check operators compliance to the above mentioned conditions.

#### **REMARK 2**

Definition of complex aircraft plane in accordance with Reg. (CE) 216/2008, art. 3 (j). For completeness the definition of complex airplane is hereby reproduced. A complex airplane is defined as an airplane:

- with a maximum certificated take-off mass exceeding 5700 Kg, or
- certificated for a maximum passenger seating configuration of more than 19, or
- certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots, or
- equipped with (a) turbojet engine(s) or more than one turboprop engine.

#### **2 BIRD CONCENTRATION**

Presence of birds on the manoeuvring area and surroundings as detailed in the table below.

<b>Specie Species</b>	<b>Periodo di presenza Period of presence</b>	<b>Ore di presenza Hours presence</b>	<b>Quota media di volo Average flight altitude (FT)</b>	<b>Grandezza stormi (individui) Flock size (individual)</b>	<b>Ambiente Environment</b>	<b>Aree di maggior rischio Greatest risk areas</b>
Colombaccio Wood Pigeon	DEC-JAN	0800-1000	0-100 (APRX)	1-30	Piste e strip erbosa  Runway and grassy strip	Strip erbose tra testata RWY 26 e 21  Grassy strip between RWY head 26 and 21
Gazza Magpie	Tutto l'anno, maggior presenza AUG-NOV  Whole year, major presence AUG-NOV	0700-1000	0-100	1-20	Erba, alberi, arbusti, manufatti  Grass, trees, shrubbery and buildings	Tutto il sedime aeroportuale con prevalenza presso la testata RWY 29 e il VOR  All aerodrome area, more prevalent at head RWY 29 and VOR
Piccione Pigeon	Tutto l'anno, maggior presenza JUL-OCT  Whole year, major presence JUL-OCT	0800-1000	0-100	1-50	Manto erboso, in volo e perimetrale Greensward, in flight and perimeter road	Tutto il sedime aeroportuale con prevalenza presso la testata RWY 11  All aerodrome area, more prevalent at head RWY 11
Rondine Swallow	APR-OCT	0700-1100	0-300	5-100	In volo, RWYs  In flight, on RWYs	Tutto il sedime aeroportuale con prevalenza tra le testate RWY 29 e 33  All aerodrome area, more prevalent between head RWY 29 and 33
Piviere dorato European golden plover	DEC-MAR	0800-1100	0-200	10-80	Manto erboso, RWYs  Greensward, RWYs	Prevalentemente su testata RWY 11 Mainly on head RWY 11
Gabbiano comune Common black headed gull	NOV-MAR	0800-1000	0-300	10-500 (occasionalmente oltre i 1000)  10-500 (occasionally more than 1000)	In volo, erba, RWYs, raccordi e piazzali  In flight, grass, RWYs, TWY and apron	Tutto il sedime aeroportuale con leggera prevalenza presso la testata RWY 11  All aerodrome area, slightly more prevalent at head RWY 11

<b>Specie Species</b>	<b>Periodo di presenza Period of presence</b>	<b>Ore di presenza Hours presence</b>	<b>Quota media di volo Average flight altitude (FT)</b>	<b>Grandezza stormi (individui) Flock size (individual)</b>	<b>Ambiente Environment</b>	<b>Aree di maggior rischio Greatest risk areas</b>
Gabbiano reale Herring gull	MAR-OCT	0800-1100	0-300	1-30	Piste RWYs	Tutto il sedime aeroportuale con prevalenza presso la testata RWY 11  All aerodrome area, more prevalent at head RWY 11
Gheppio Kestrel	Tutto l'anno, maggior presenza SEP-FEB  Whole year, major presence SEP-FEB	0700-1000	0-100	1-3	In volo, RWYs, alberi e arbusti, erba e suolo nudo  In flight, RWYs, trees and shrubs, grass and bare soil	Tutto il sedime aeroportuale con prevalenza presso le aree erbose della testata RWY 11  All aerodrome area, more prevalent on the grassy areas near head RWY 11
Poiana Buzzard	SEP-FEB	0800-1200	0-300	1-2	In volo, RWYs, manufatti, erba e suolo nudo  In flight, RWYs, buildings, grass and bare soil	Tutto il sedime aeroportuale con prevalenza presso il VOR  All aerodrome area, more prevalent near the VOR
Allodola Lark	MAR-SEP	NIL	NIL	40-150, centinaia sulle RWYs durante le precipitazioni  40-150, hundreds on RWYs when raining	In volo, erba, RWYs  In flight, grass and RWYs	Tutto il sedime aeroportuale con leggera prevalenza tra le testate 11 e 15  All aerodrome area, slightly more prevalent between head RWY 11 and 15
Pavoncella Lapwing	NOV-FEB	0900-1200	0-300	1-70	Erba, in volo, sulle RWYs  Grass, in flight, on RWYs	Tutto il sedime aeroportuale con leggera prevalenza tra le testate RWY 11 e 15  All aerodrome area, slightly more prevalent between head RWY 11 and 15

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours presence	Quota media di volo Average flight altitude (FT)	Grandezza stormi (individui) Flock size (individual)	Ambiente Environment	Aree di maggior rischio Greatest risk areas
<b>Nota:</b> L'Aeroporto dello Stretto si trova su una delle principali rotte di migrazione degli uccelli nel bacino del Mediterraneo. Nel periodo della migrazione primaverile (MAR-MAY) e della migrazione autunnale (SEP-NOV), possono verificarsi delle giornate in cui il numero degli uccelli presenti aumenta enormemente rispetto al normale. In questi casi anche molti uccelli di una o più specie che abitualmente non frequentano l'aeroporto, possono essere sulle piste o sulle strip erbose in prossimità di esse. Durante le prime due decadi del mese di Maggio, con forti venti dai quadranti settentrionali, grossi stormi di Falco pecciaiolo (oltre 100 individui) possono attraversare le infrastrutture di volo.						
<b>Remark:</b> L'Aeroporto dello Stretto is one of the main bird migratory routes in the Mediterranean basin. During the Spring migratory period (MAR-MAY) and in the Autumnal migratory period (SEP-NOV), on certain days we may find that the number of birds increases enormously compared to the average. In this case we may find many birds of one or more species gathering on the runways or in the nearby grass strips. During the first 20 days of May, with strong northerly winds, large flocks of Pechiaiolo Hawks (exceeding 100 birds) can cross the flight infrastructures.						

### 3 PROCEDURE CONTINGENCY PER LE OPERAZIONI DI VOLO IN PRESENZA DI NUBE DI CENERE VULCANICA ETNA (Riferimento Circolare ENAC GEN-04C)

Allo scopo di prevenire gli effetti pregiudizievoli alla sicurezza delle operazioni degli aeromobili da e per l'aerodromo di Reggio Calabria, derivanti dalla presenza della nube di cenere vulcanica che fuoriesce dall'Etna in fase eruttiva, sono state implementate le procedure operative di contingency di seguito riportate.

Tali procedure sono basate principalmente sulla flessibilità di utilizzazione dello spazio aereo, nel rispetto dei principi fissati nella Circolare ENAC in riferimento. L'attivazione di queste procedure, quando applicabile, viene effettuata a mezzo NOTAM.

#### 3.1 SUDDIVISIONE DELLO SPAZIO AEREO

La suddivisione dello spazio aereo da analizzare in caso di fenomeni vulcanici è descritta e rappresentata in ENR 2.1.2.37-5

#### 3.2 PRESENZA DELLA NUBE DI CENERE

Qualora la nube interessi i settori identificati e permanga all'interno di essi, si devono tenere in considerazione le carte contingency appositamente pubblicate (vedi tabella 24)

#### 3.3 LIMITAZIONI OPERATIVE

##### a. Nube nel SETTORE A1

Tutte le ICP/SID, IAC e STAR disponibili

##### b. Nube nei SETTORI A1 e A1 bis

ICP/SID

PAZZE 1A, URCAH 1A: sospese

Holding

LONDA: sospesa

STAR

FOSQA 1A, FOSQA 1X: sospese

IAC

LOC D RWY 33, VOR U RWY 15: sospese

VOR V RWY 15 consentita solo per avvicinamenti diretti da LONDA via PEROS o GIMEL

##### c. Nube nel SETTORE A2

ICP/SID

RCA 1A, RCA 1Y, BERMI 5A: sospese

Holding

DEDRA: sospesa

STAR

BERMI 1A, BERMI 1X: sospese

IAC

VOR V RWY 15, VOR U RWY 15: consentite solo con IAS MAX 185 Kts nel MA turn

##### d. Nube nei SETTORI A2 e A2 bis

Tutte le ICP/SID, IAC e STAR non disponibili

##### e. Nube nel SETTORE A3

ICP/SID

RCA 1A, RCA 1Y, BERMI 5A: sospese

Holding

DEDRA: sospesa

STAR

BERMI 1A, BERMI 1X: sospese

##### f. Nube nei SETTORI A3 e A3 bis

ICP/SID

RCA 1A, RCA 1Y, BERMI 5A: sospese

Holding

DEDRA: sospesa

STAR

BERMI 1A, BERMI 1X: sospese

IAC

### 3 FLIGHT CONTINGENCY PROCEDURES IN CASE OF VOLCANIC ASH CLOUD ETNA (Ref. ENAC Circular GEN-04C)

In order to prevent dangerous effects on the safety of operations of aircraft to/from Reggio Calabria aerodrome, due to the presence of volcanic ash cloud during the eruption of Etna, the following contingency procedure have been implemented. These procedures are mainly based on a flexible use of the airspace, with due respect of the principles established in the referred ENAC Circular. Such procedures, when applicable, are activated by NOTAM.

#### 3.1 DIVISION OF AIRSPACE

The division of airspace to be analyzed in case of volcanic phenomena is described and depicted in ENR 2.1.2.37-5

#### 3.2 PRESENCE OF ASH CLOUD

If the ash cloud affects and remains within the identified sectors, contingency charts published on purpose have to be taken into account (see table 24)

#### 3.3 OPERATIONAL LIMITATIONS

##### a. Ash cloud in SECTOR A1

ICP/SID, IAC and STAR available

##### b. Ash cloud in SECTORS A1 and A1 bis

ICP/SID

PAZZE 1A, URCAH 1A: suspended

Holding

LONDA: suspended

STAR

FOSQA 1A, FOSQA 1X: suspended

IAC

LOC D RWY 33, VOR U RWY 15: suspended

VOR V RWY 15 available only for direct approach from LONDA via PEROS or GIMEL

##### c. Ash cloud in SECTOR A2

ICP/SID

RCA 1A, RCA 1Y, BERMI 5A: suspended

Holding

DEDRA: suspended

STAR

BERMI 1A, BERMI 1X: suspended

IAC

VOR V RWY 15, VOR U RWY 15 available only with IAS MAX 185 Kts in MA turn

##### d. Ash cloud in SECTORS A2 and A2 bis

All ICP/SID, IAC and STAR not available

##### e. Ash cloud in SECTOR A3

ICP/SID

RCA 1A, RCA 1Y, BERMI 5A: suspended

Holding

DEDRA: suspended

STAR

BERMI 1A, BERMI 1X: suspended

##### f. Ash cloud in SECTORS A3 and A3 bis

ICP/SID

RCA 1A, RCA 1Y, BERMI 5A: suspended

Holding

DEDRA: suspended

STAR

BERMI 1A, BERMI 1X: suspended

IAC

LOC D RWY 33: sospese

g. Nube nel SETTORE B1  
ICP/SID  
BERMI 5A: sospese  
STAR  
BERMI 1A, BERMI 1X: sospese

h. Nube nel SETTORE B2  
ICP/SID  
BERMI 5A: sospese  
STAR  
BERMI 1A, BERMI 1X: sospese

i. Anche il traffico VFR potrebbe essere soggetto a limitazioni

#### **4 PROCEDURE CONTINGENCY PER LE OPERAZIONI DI VOLO IN PRESENZA DI NUBE DI CENERE VULCANICA STROMBOLI (Riferimento Circolare ENAC GEN-09)**

Allo scopo di prevenire gli effetti pregiudizievoli alla sicurezza delle operazioni degli aeromobili da e per l'aerodromo di Reggio Calabria, derivanti dalla presenza della nube di cenere vulcanica che fuoriesce da Stromboli in fase eruttiva, sono state implementate le procedure operative di contingency di seguito riportate.

Tali procedure rispettano i principi fissati nella Circolare ENAC in riferimento.

L'attivazione di queste procedure, quando applicabile, viene effettuata a mezzo NOTAM.

##### **1. SUDDIVISIONE DELLO SPAZIO AEREO**

Lo spazio all'interno del quale verranno effettuate le analisi dei fenomeni vulcanici ai fini della fornitura dei Servizi del Traffico Aereo viene descritto in ENR 2.1.1.4.3 - ROMA CTA.

##### **2. LIMITAZIONI OPERATIVE**

Qualora la nube interessi i settori identificati e permanga all'interno di essi

a. Nube nel SETTORE SR2  
Tutte le ICP/SID, IAC e STAR sospese

b. Nube nel SETTORE SR1  
STAR e STAR CONTINGENCY:  
FOSQA 1A, FOSQA 1X: sospese;  
GIMEL 1X: sospesa;  
PEROS 1A, PEROS 1X: sospese

STAR RNP 1 ATC discretion:  
BERMI 1Q: sospese;  
FOSQA 1E, FOSQA 1Q: sospese

##### HOLDING:

RCA VOR (Inbound track 008°): IAS MAX 230 KT;  
LONDA (Inbound track 156°): sospesa;  
RCA VOR (Inbound track 156°): consentita solo fino a FL 90 MAX con IAS MAX 185 KT;  
RCA VOR (RNAV, Inbound track 156°): consentita solo fino a FL 90 MAX con IAS MAX 185 KT e TIMING 1 MIN per sistemi RNAV senza funzionalità di holding;  
LONDA (RNAV, inbound track 156°): sospesa

##### IAC:

RWY 33  
LOC A: sospesa;  
RNP G: holding su RCA VOR consentita solo fino a FL 90 MAX con IAS MAX 185 KT e TIMING 1 MIN per sistemi RNAV senza funzionalità di holding;  
LOC D (CONTINGENCY): sospesa

RWY 15  
VOR Z: sospesa;  
VOR Y: sospesa;  
VOR X: sospesa;  
VOR W: sospesa;  
RNP Z: sospesa;  
RNP Y: sospesa;  
VOR V, VOR U, VOR T (CONTINGENCY): sospese

SID VOR RWY 29/33:  
PAZZE 1F, PAZZE 1P: sospese;  
RCA 1G: sospesa

SID VOR RWY 15:  
URCAH 1H: sospesa;  
RCA 1J: sospesa

ICP & SID

LOC D RWY 33: suspended

g. Ash cloud in SECTOR B1  
ICP/SID  
BERMI 5A: suspended  
STAR  
BERMI 1A, BERMI 1X: suspended

h. Ash cloud in SECTOR B2  
ICP/SID  
BERMI 5A: suspended  
STAR  
BERMI 1A, BERMI 1X: suspended

i. Also VFR traffic might be subject to limitations

#### **4 FLIGHT CONTINGENCY PROCEDURES IN CASE OF VOLCANIC ASH CLOUD STROMBOLI (Ref. ENAC Circular GEN-09)**

In order to prevent dangerous effects on the safety of operations of aircraft to/from Reggio Calabria aerodrome, due to the presence of volcanic ash cloud during the eruption of Stromboli, the following contingency procedure have been implemented.

These procedures are mainly based with due respect of the principles established in the referred ENAC Circular.

Such procedures, when applicable, are activated by NOTAM.

##### **1. DIVISION OF AIRSPACE**

The airspace within which the volcanic phenomena will be analysed for the provision of Air Traffic Services is described in ENR 2.1.1.4.3 - ROMA CTA.

##### **2. OPERATIONAL LIMITATIONS**

If the ash cloud affects and remains within the identified sectors

a. Ash cloud in SECTOR SR2  
ICP/SID, IAC and STAR suspended

b. Ash cloud in SECTOR SR1  
STAR and STAR CONTINGENCY:  
FOSQA 1A, FOSQA 1X: suspended;  
GIMEL 1X: suspended;  
PEROS 1A, PEROS 1X: suspended

STAR RNP 1 ATC discretion:  
BERMI 1Q: suspended;  
FOSQA 1E, FOSQA 1Q: suspended

##### HOLDING:

RCA VOR (Inbound track 008°): IAS MAX 230 KT;  
LONDA (Inbound track 156°): suspended;  
RCA VOR (Inbound track 156°): available only up to FL 90 MAX with IAS MAX 185 KT;  
RCA VOR (RNAV, Inbound track 156°): available only up to FL 90 MAX with IAS MAX 185 KT and TIMING 1 MIN for RNAV systems without holding functionality;  
LONDA (RNAV, inbound track 156°): suspended

##### IAC:

RWY 33  
LOC A: suspended;  
RNP G: holding over RCA VOR available only up to FL 90 MAX with IAS MAX 185 KT and TIMING 1 MIN for RNAV systems without holding functionality;  
LOC D (CONTINGENCY): suspended

RWY 15  
VOR Z: suspended;  
VOR Y: suspended;  
VOR X: suspended;  
VOR W: suspended;  
RNP Z: suspended;  
RNP Y: suspended;  
VOR V, VOR U, VOR T (CONTINGENCY): suspended

SID VOR RWY 29/33:  
PAZZE 1F, PAZZE 1P: suspended;  
RCA 1G: suspended

SID VOR RWY 15:  
URCAH 1H: suspended;  
RCA 1J: suspended

ICP & SID

VOR RWY 15/33 e RWY 29 (CONTINGENCY):

RCA 1A, RCA 1Y: sospese;

PAZZE 1A: sospesa;

URCAH 1A: sospesa

SID RNP1 (ATC discretion)

ICP &amp; SID RWY 15:

URCAH 1W: sospesa

ICP &amp; SID RWY 29:

PAZZE 1S: sospesa

ICP &amp; SID RWY 33:

PAZZE 1T: sospesa

VOR RWY 15/33 and RWY 29 (CONTINGENCY):

RCA 1A, RCA 1Y: suspended;

PAZZE 1A: suspended;

URCAH 1A: suspended

SID RNP1 (ATC discretion)

ICP &amp; SID RWY 15:

URCAH 1W: suspended

ICP &amp; SID RWY 29:

PAZZE 1S: suspended

ICP &amp; SID RWY 33:

PAZZE 1T: suspended

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

Numero di riferimento	Descrizione
<b>SC.LICR.001</b>	Larghezza strip (75m) RWY 15/33 e RWY 29 inferiori ai limiti regolamentari.  Rif. CS ADR-DSN.B.160 - Width of runway strip.
<b>SC.LICR.002</b>	Pendenza della superficie di avvicinamento RWY 15/33 superiore ai limiti regolamentari.  Rif. CS ADR-DSN.J.475 – Non-precision approach runways.
<b>ELOS.LICR.001</b>	La distanza di separazione tra la RWY 15/33 e le apron stand taxilane F e G è inferiore ai limiti regolamentari.  Rif. CS ADR-DSN.D.260 – Taxiway minimum separation distance .

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

Reference number	Description
<b>SC.LICR.001</b>	Strip width (75m) lower than regulatory limit for RWY 15/33 and RWY 29.  Ref. CS ADR-DSN.B.160 - Width of runway strip.
<b>SC.LICR.002</b>	Slope approach surface RWY 15/33 higher than regulatory limit.  Ref. CS ADR-DSN.J.475 – Non-precision approach runways.
<b>ELOS.LICR.001</b>	Distance between RWY 15/33 axis and taxiway axis lower than regulatory limit for apron stand taxilanes F and G.  Ref. CS ADR-DSN.D.260 – Taxiway minimum separation distance .

**LICR AD 2.24 CARTE AERONAUTICHE RELATIVE ALL'AEROPORTO**

**LICR AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME**

Carte - Charts	Pagine - Pages
AERODROME CHART ICAO	AD 2 LICR 2 - 1
HOT SPOT MAP (NOT FOR NAVIGATION)	AD 2 LICR 2 - 3
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART	AD 2 LICR 2 - 5
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 15/33	AD 2 LICR 3 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 11/29	AD 2 LICR 3 - 3
AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE B ICAO	AD 2 LICR 3 - 5
STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL CHART (STAR) DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICR 4 - 1
STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL CHART (STAR) DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICR 4 - 3
STAR CONTINGENCY	AD 2 LICR 4 - 5
STAR CONTINGENCY DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICR 4 - 7
STAR RNP1 (ATC DISCRETION)	AD 2 LICR 4 - 9
STAR RNP1 (ATC DISCRETION) DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICR 4 - 11
ICAO VISUAL APPROACH CHART	AD 2 LICR 5 - 1
PRESCRIBED TRACK FOR VISUAL MANOEUVRING RWY 33	AD 2 LICR 5 - 3
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART FOR VISUAL MANOEUVRE LOC-A RWY 33	AD 2 LICR 5 - 5
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-Z RWY 15	AD 2 LICR 5 - 7
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-Y RWY 15	AD 2 LICR 5 - 9
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP-Z RWY 15	AD 2 LICR 5 - 11
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP-Y RWY 15 (LPV only)	AD 2 LICR 5 - 13
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP-Y RWY 15 (LPV only) DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICR 5 - 15

<b>Carte - Charts</b>	<b>Pagine - Pages</b>
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART FOR VISUAL MANOEUVRE RNP-G RWY 33	AD 2 LICR 5 - 17
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART FOR VISUAL MANOEUVRE RNP-G RWY 33 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICR 5 - 19
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART FOR VISUAL MANOEUVRE CONTINGENCY LOC-D RWY 33	AD 2 LICR 5 - 21
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART CONTINGENCY VOR-V RWY15	AD 2 LICR 5 - 23
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-U RWY 15	AD 2 LICR 5 - 25
SID VOR RWY 29/33	AD 2 LICR 6 - 1
SID VOR RWY 29/33 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICR 6 - 3
SID VOR RWY 15	AD 2 LICR 6 - 5
SID VOR RWY 15 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICR 6 - 7
INITIAL CLIMB PROCEDURE RWY 15/33 - RWY 29	AD 2 LICR 6 - 9
INITIAL CLIMB PROCEDURE RWY 15/33 - RWY 29 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICR 6 - 11
SID VOR RWY CONTINGENCY	AD 2 LICR 6 - 13
SID VOR RWY CONTINGENCY DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICR 6 - 15
SID RNP1 (ATC DISCRETION) RWY 15-29-33	AD 2 LICR 6 - 17
SID RNP1 (ATC DISCRETION) RWY 15-29-33 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LICR 6 - 19

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

**LICR AD 2.25 Penetrazione della VSS (Visual Segment Surface)**

**LICR AD 2.25 Visual segment surface (VSS) penetration**

**THIS PAGE  
INTENTIONALLY  
LEFT BLANK**