

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

1	Coordinate ARP ARP coordinates	41°48'01"N 012°14'20"E
2	Direzione e distanza dalla città Direction and distance from city	18.9 NM WSW da Roma 18.9 NM WSW from Rome
3	Elevazione/Temperatura di riferimento Elevation/Reference temperature	14 FT / 30.6° C
4	Ondulazione del geoide Geoid undulation	157.6 FT
5	Declinazione magnetica/Variazione annuale Magnetic variation/Annual change	3° E (2015.0) / 7'E
6	Autorità amministrativa aeroportuale	ENAC - Direzione Territoriale Lazio Aeroporto "Leonardo Da Vinci" 00054 Fiumicino (Roma) Tel. +39 06 65953139 E-mail: laziofco.apt@enac.gov.it
	Aerodrome administration authority	
	Gestore aeroportuale	SOC. Aeroporti di Roma S.p.A. Tel. +39 06 65951 WEB: www.adr.it
	Aerodrome operator	
	Autorità ATS	ENAV S.p.A. - Centro Aeroportuale Fiumicino Tel: +39 06 65650200; Fax +39 06 65650251 E-mail: ci-fiumicino@enav.it
	ATS authority	
7	Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR
8	Note Remarks	1. Codice di riferimento ANNEX 14 per infrastrutture di volo: 4F 1. Ref code ANNEX 14 flight infrastructure: 4F

LIRF AD 2.3 ORARIO DEI SERVIZI**LIRF 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 ROMA
5	ARO	H24 ARO CBO ROMA
6	METEO Briefing Office	H24 ARO CBO ROMA
7	ATS	H24
8	Rifornimento Fuelling	H24
9	Handling Handling	H24
10	Servizi di sicurezza Security	H24
11	De-icing De-icing	H24
12	Note Remarks	1. ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1 1. ARO CBO ROMA: see GEN 3.1

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

1	Attrezzatura di carico e scarico merci Cargo-handling facilities	Nastri trasportatori-Trattori-Elevatori-Carrelli Conveyor belts-Tractors-Elevators-Trolleys
2	Tipi di carburante/Olio Fuel/Oil types	JET A1 / NIL
3	Capacità di rifornimento Fuelling capacity	Impianto statico ed autobotti Underground tank installations and various tank trucks
4	Sistema de-icing De-icing facilities	Servizio fornito da Aeroporti di Roma S.p.A.(ADR) a tutti i tipi di aeromobile con 6 attrezzature semoventi de-icer. Liquido utilizzato acqua calda e fluido tipo II (miscelato con diverse percentuali conformemente alla procedura in vigore). Il servizio de/anti-icing è prestato da ADR a seguito di richiesta da parte del vettore o suo rappresentante all'ufficio ADR Controllo Voli. Le operazioni de/anti-icing sono svolte sulla piazzola di sosta aeromobile, o in condizioni gravose nelle RHP 34L e RHP 25. Il personale ADR non effettua il preflight contamination check e il post de-icing check. Service performed by Aeroporti di Roma S.p.A. (ADR) for all types of aircraft, equipment used 6 de-icer. Service performed with hot water and type II fluid (different percentage available according to airport procedure). The de/anti-icing service is provided by ADR after carrier communicates the request to ADR Flight Control office, directly or by its representative. The de/anti-icing operations are carried out on the stand, or in severe winter conditions on RHP 34L and RHP 25. ADR staff does not perform the preflight contamination check and the post de-icing check.
5	Hangar per aeromobili in transito Hangar space for visiting aircraft	NIL

6	Servizio riparazioni per aeromobili in transito Repair facilities for visiting aircraft	Piccole riparazioni Minor repairs
7	Note	1. Rifornimento a clienti con contratto; il pagamento dovrà essere effettuato con carnet validi e riconosciuti, o in contanti in valuta internazionale.
	Remarks	1. Refuelling only to subscribers; payment by valid and accepted carnet or cash if in international currency.

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

1	Alberghi Hotels	In aeroporto, a Fiumicino, a Ostia Lido e a Roma città In airport, Fiumicino, Ostia Lido and Rome
2	Ristoranti Restaurants	44 punti ristoro di cui 9 con orario H24 44 Food & Beverage, 9 of which HR H24
3	Trasporti Transportation	Ferrovia - Autolinee - Taxi Railway - Bus - Taxi
4	Servizio medico Medical facilities	Pronto soccorso H24 Medici-Infermieri-Ambulanze-Ospedali di Roma e Provincia First aid treatment H24 Doctors-Nurses-Ambulances-Hospitals of Rome and surroundings
5	Banca e ufficio postale Bank and Post office	In Aerostazione In Airport
6	Ufficio turistico Tourist office	In Aerostazione In Airport
7	Note Remarks	1. Presenti in aerostazione anche due Farmacie ed un deposito bagagli 1. In airport there are also two pharmacies and one left luggage facility

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

1	Categoria servizio antincendio aeroportuale Aerodrome category for fire fighting	CAT 10 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso Rescue equipment	Conforme 10 ICAO Equal 10 ICAO
3	Rimozione aeromobili in difficoltà Capability for removal of disabled aircraft	Recovery Kit per aeromobili fino a Code 4E (B747) Recovery Kit for aircraft up to Code 4E (B747)
4	Note Remarks	<p>1. Gli operatori aerei che operano o che intendano operare regolarmente sull'aeroporto di Roma/Fiumicino con aeromobili ICAO codice F devono essere membri dell'IATP (International Airlines Technical Pool). https://www.iatp.com/</p> <p>2. Contatti operativi per la richiesta di rimozione: Centro Emergenze Aeroportuali +39 06 65953322 E-mail: csf@adr.it</p> <p>3. Test operativi dei vigili del fuoco con presenza di fiamme controllate potranno svolgersi dal lunedì al venerdì HR 0700-1600 (0600-1500) nell'area allestita presso la sede dei vigili del fuoco adiacente alla TWY CD.</p> <p>1. Aircraft operators operating or intending to operate regularly on Roma/Fiumicino airport with ICAO code F aircraft must be members of the IATP (International Airlines Technical Pool). https://www.iatp.com/</p> <p>2. Operational contacts for the removal request: Airport Emergency Center +39 06 65953322 E-mail: csf@adr.it</p> <p>3. Fire brigade functional tests with controlled flames can take place from monday to friday HR 0700-1600 (0600-1500) in the designated area set up at the fire station abeam TWY CD.</p>

LIRF AD 2.7 VALUTAZIONE E SEGNALAZIONE DELLE CONDIZIONI DELLA SUPERFICIE DELLA PISTA E PIANO SGOMBERO NEVE

LIRF AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING, AND SNOW PLAN

1	<div>Equipaggiamenti di pulitura</div> <div>Types of clearing equipment</div>	<div>Equipaggiamento ordinario e sgombero neve composto da:</div> <div><div>- Spazzatrici aeroportuali</div><div>- Turbine</div><div>- Mezzi combinati equipaggiati con lama, spazzolone e soffiante</div><div>- Spargitori de-icing</div><div>- Mezzo spazzolone</div><div>- Mezzi spargisale</div><div>- Spazzatrici equipaggiate con lame</div><div>- Spargisale manuali</div></div> <div>Ordinary and snow removal equipment composed of:</div> <div><div>- Airport sweepers</div><div>- Turbines</div><div>- Combined vehicles equipped with a blade, brush and blowers</div><div>- De-icing liquid sprayers</div><div>- Brushing vehicle</div><div>- Rock salt spraying vehicles</div><div>- Airport sweeper equipped with snow blade</div><div>- Rock salt manual sprayers</div></div>
2	<div>Priorità</div> <div>Clearance priorities</div>	<div>Pista 16R/34L - piazzale ovest - vie di rullaggio relative</div> <div>RWY 16R/34L - Apron west side - relevant TWY</div>
3	<div>Uso di materiale per il trattamento della superficie dell'area di movimento</div> <div>Use of material for movement area surface treatment</div>	<div>NIL</div> <div>NIL</div>
4	<div>Piste invernali appositamente preparate</div> <div>Specially prepared winter runways</div>	<div>NIL</div> <div>NIL</div>
5	<div>Note</div> <div>Remarks</div>	<div><div>1. Ai fini manutentivi il coefficiente di attrito delle piste è misurato ogni 7 giorni (standard ICAO), sulla pista 07/25, ogni 15 giorni. Il mezzo di misurazione è il SFT (Surface Friction Tester).</div><div>2. La rimozione della neve è garantita come da "Piano Neve Aeroportuale".</div><div>3. Procedura di Global Reporting Format (GRF) attiva sullo scalo. Rif. AIC A1/22 Global Reporting Format (GRF) per le condizioni della superficie di una pista di volo.</div><div>4. Il prodotto utilizzato per il servizio de/anti-icing delle piste è a base di formiato di potassio (KFOR).</div><div>5. Piste invernali appositamente preparate: non applicabile.</div><div>1. For maintenance purposes Friction Coefficient is measured every 7 days (ICAO standard), every 15 days on RWY 07/25 by means of SFT (Surface Friction Tester).</div><div>2. Snow removal is performed as detailed in the "Airport Snow Removal Plan".</div><div>3. Global Reporting Format (GRF) procedure active at the arodrome. Ref. AIC A1/22 Global Reporting Format (GRF) for runway surface conditions.</div><div>4. RWYs de/anti-icing product used is potassium formate fluids (KFOR).</div><div>5. Specially prepared winter runways: not applicable.</div></div>

LIRF AD 2.8 DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO E ALLA POSIZIONE DEI PUNTI DI CONTROLLO

LIRF 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
		Apron 100	CONC	PCN 140/R/D/W/T
		Apron 200	CONC	PCN 140/R/D/W/T
		Apron 300	CONC	PCN 120/R/C/W/T
		Apron 400	CONC	PCN 140/R/D/W/T
		Apron 500	CONC	PCN 140/R/D/W/T
		Apron 600	CONC	PCN 140/R/D/W/T
		Apron 700	CONC	PCN 140/R/D/W/T
		Apron 800	CONC	PCN 76/R/B/W/T
		Apron 900	CONC	PCN 120/R/B/W/T

2	Larghezza, superficie e resistenza delle TWY TWY width, surface and strength	Identificativo della TWY	Larghezza (M)	Superficie	Resistenza
		Designator of TWY	Width (M)	Surface	Strength
		A	30 M	BITUMCONG	PCN 120/F/A/W/T
		AA	25 M	BITUMCONG	PCN 96/F/A/W/T
		AB	25 M	BITUMCONG	PCN 87/F/A/W/T
		AC	30 M	BITUMCONG	PCN 108/F/A/W/T
		AD-AE	25 M	BITUMCONG	PCN 120/F/A/W/T
		AF	25 M	BITUMCONG	PCN 97/F/A/W/T
		AG	30 M	BITUMCONG	PCN 46/F/A/W/T
		AH	30 M	BITUMCONG	PCN 77/F/A/W/T
		AK-AL	30 M	BITUMCONG	PCN 120/F/A/W/T
		B	NIL	BITUMCONG	NIL
		NOTE larghezza e resistenza: 23 M (tra TWY A e TWY BG) - PCN 91/F/A/W/T; 30 M (tra TWY BG e TWY G) - PCN 81/F/A/W/T; 23 M (tra TWY G e TWY N) - PCN 107/F/A/W/T; 25 M (tra TWY N e TWY DM) - PCN 93/F/A/W/T REMARKS width and strength: 23 M (between TWY A and TWY BG) - PCN 91/F/A/W/T; 30 M (between TWY BG and TWY G) - PCN 81/F/A/W/T; 23 M (between TWY G and TWY N) - PCN 107/F/A/W/T; 25 M (between TWY N and TWY DM) - PCN 93/F/A/W/T			
		BA	25 M	BITUMCONG	PCN 116/F/A/W/T
		BB	30 M	BITUMCONG	PCN 90/F/A/W/T
		BC-BD-BE	23 M	BITUMCONG	PCN 120/F/A/W/T
		BF-BG	30 M	BITUMCONG	PCN 120/F/A/W/T
		C-CD-CE-CH	30 M	BITUMCONG	PCN 120/F/B/W/T
		CL	60 M	BITUMCONG	PCN 120/F/B/W/T
		CM	30 M	BITUMCONG	PCN 81/F/A/W/T
		D	NIL	BITUMCONG	NIL
		NOTE larghezza e resistenza: 23 M (tra TWY G e TWY DM), 25 M (tra TWY DM e TWY DL) - PCN 70/F/A/W/T; 32 M (tra TWY DL e TWY DB), 25 M (tra TWY DB e TWY DA) - PCN 94/F/A/W/T REMARKS width and strength: 23 M (between TWY G and TWY DM) 25 M (between TWY DM and TWY DL) - PCN 70/F/A/W/T; 32 M (between TWY DL and TWY DB), 25 M (between TWY DB and TWY DA) - PCN 94/F/A/W/T			
		DA-DB	25 M	BITUMCONG	PCN 120/F/A/W/T
		DC	25 M	BITUMCONG	PCN 98/F/A/W/T
		DD	23 M	BITUMCONG	PCN 100/F/A/W/T
		DE	23 M	BITUMCONG	PCN 56/F/A/W/T
		DF	23 M	BITUMCONG	PCN 95/F/A/W/T
		DG	23 M	BITUMCONG	PCN 53/F/A/W/T
		DH	25 M	BITUMCONG	PCN 99/F/A/W/T
		DK-DL-DM	25 M	BITUMCONG	PCN 120/F/A/W/T
		N	30 M	BITUMCONG	PCN 120/F/A/W/T
3	Localizzazione/Elevazione ACL ACL location/Elevation	NIL / Vedi carte in vigore NIL / See charts in force			
4	Punto di controllo VOR / INS	NIL / Disponibile controllo INS agli stands ove disponibili indicazioni coordinate, o su APDC.			

	VOR/INS checkpoints	NIL / INS check available at the stands where coordinates indications are available, or on APDC.
5	Note	NIL
	Remarks	NIL

LIRF AD 2.9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA, SISTEMA DI CONTROLLO E SEGNALETICA**LIRF 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 Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands	<p>Segnaletica: conforme agli standard ICAO, tabelle di identificazione degli stand di tipo rifrangente con caratteri gialli su fondo nero</p> <p>Linee guida per TWY: segnaletica orizzontale gialla continua e luci di asse, tabelle indicatrici diurne e notturne</p> <p>Sistemi di guida al parcheggio: le piazzole dotate di sistemi di guida del pilota al parcheggio degli aeromobili sono riportate nella APDC.</p> <p>Il sistema di guida al parcheggio disponibile è del tipo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - T1 A-VDGS <p>I sistemi di guida al parcheggio potrebbero non riconoscere aeromobili dipinti con colori scuri.</p> <p>Signs: ICAO standard, stands identification reflecting schedules with yellow inscriptions on black back-ground</p> <p>TWY guide lines: continuous yellow horizontal markings and centre line lights, day and night indication signs</p> <p>Parking guidance systems: aircraft stands equipped with parking guidance systems are depicted on APDC.</p> <p>Installed parking guidance equipments are:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Model T1 A-VDGS <p>Parking guidance systems may encounter problems in identifying dark colored aeroplanes.</p>
2	Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY RWY and TWY markings and lights	<p>Vedi carte AD e Aerodrome Ground Movement in vigore.</p> <p>See AD and Aerodrome Ground Movement charts in force.</p>
3	Barre d'arresto Stop bars	<p>Vedi carta AD in vigore: Barre di arresto sempre accese: AC, A07, BC, BD, C1, CM1, DB, DK.</p> <p>See AD chart in force: Stop bars permanently switched on: AC, A07, BC, BD, C1, CM1, DB, DK.</p>
4	Note Remarks	<p>1. Vedi carta AD e APD in vigore: sulle Apron TWY con limitazioni è indicato il max span.</p> <p>2. Presso i raccordi di ingresso in pista è presente il Marking RWY AHEAD per fornire l'ultima informazione di allerta in condizioni di LVP.</p> <p>1. See AD and APD charts in force: on Apron TWY with limitations the max span is indicated.</p> <p>2. Marking RWY AHEAD is present at the entrance TWY on the RWY to provide the latest warning information in LVP conditions.</p>

LIRF AD 2.10 OSTACOLI AEROPORTUALI

LIRF 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	
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
Vedi AOC in vigore - See AOC in force					

Ostacoli che penetrano le superfici di limitazione degli ostacoli Obstacles that penetrate the obstacle limitation surfaces									
ID	Tipo Type	Coordinate Coordinates	Height		Elevation		Segnalazione ICAO ICAO Signal		Note Remarks
			m	ft	m	ft	DAY	NIGHT	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
900781	ALBERO/ TREE	41°51'13.8"N 012°15'35.7"E	19	63	28	92	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900782	ALBERO/ TREE	41°51'11.0"N 012°15'34.6"E	16	52	24	78	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900783	ALBERO/ TREE	41°51'05.5"N 012°15'21.3"E	19	62	26	84	NO	NO	TS 16L/34R
900784	ALBERO/ TREE	41°51'17.3"N 012°15'39.8"E	19	63	30	98	NO	NO	AS 16L
900785	ALBERO/ TREE	41°51'09.1"N 012°15'26.9"E	16	52	23	74	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900786	ALBERO/ TREE	41°51'06.5"N 012°15'23.2"E	17	54	22	73	NO	NO	AS 16L
900787	ALBERO/ TREE	41°51'02.4"N 012°16'37.1"E	29	95	51	166	NO	NO	IHS
900788	ALBERO/ TREE	41°52'36.1"N 012°15'21.9"E	22	71	51	168	NO	NO	IHS
900789	ALBERO/ TREE	41°52'40.5"N 012°16'07.4"E	11	35	73	240	NO	NO	IHS
900790	ALBERO/ TREE	41°52'30.9"N 012°16'14.0"E	11	36	70	230	NO	NO	IHS

Ostacoli che penetrano le superfici di limitazione degli ostacoli Obstacles that penetrate the obstacle limitation surfaces									
ID	Tipo Type	Coordinate Coordinates	Height		Elevation		Segnalazione ICAO ICAO Signal		Note Remarks
			m	ft	m	ft	DAY	NIGHT	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
900791	ALBERO/ TREE	41°50'41.7"N 012°17'55.2"E	14	45	75	247	NO	NO	IHS
900792	ALBERO/ TREE	41°52'53.8"N 012°15'47.9"E	21	68	75	246	NO	NO	IHS
900793	ALBERO/ TREE	41°52'52.3"N 012°15'52.0"E	12	40	70	230	NO	NO	IHS
900794	ALBERO/ TREE	41°47'55.5"N 012°13'43.2"E	13	44	15	50	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 07 - TOCS 25 Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 25
900795	ALBERO/ TREE	41°47'51.6"N 012°13'45.2"E	15	50	17	56	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 07 - TOCS 25 Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 25
900796	ALBERO/ TREE	41°47'47.5"N 012°13'47.6"E	17	56	19	62	NO	NO	AS 07
900797	ALBERO/ TREE	41°51'13.3"N 012°15'37.1"E	16	54	24	80	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900798	ALBERO/ TREE	41°46'37.1"N 012°14'24.3"E	19	61	20	67	NO	NO	AS 34L
900799	ALBERO/ TREE	41°46'31.3"N 012°14'26.9"E	15	51	18	57	NO	NO	AS 34L
900800	ALBERO/ TREE	41°49'07.3"N 012°13'19.4"E	17	55	18	60	NO	NO	TS 16R/34L
900801	ALBERO/ TREE	41°51'21.2"N 012°15'31.8"E	20	65	30	99	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900802	ALBERO/ TREE	41°51'24.5"N 012°15'29.6"E	21	67	31	101	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R

Ostacoli che penetrano le superfici di limitazione degli ostacoli Obstacles that penetrate the obstacle limitation surfaces									
ID	Tipo Type	Coordinate Coordinates	Height		Elevation		Segnalazione ICAO ICAO Signal		Note Remarks
			m	ft	m	ft	DAY	NIGHT	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
900803	ALBERO/ TREE	41°51'14.4"N 012°15'37.0"E	17	56	27	88	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900804	ALBERO/ TREE	41°47'52.8"N 012°13'44.6"E	15	48	16	54	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 07 - TOCS 25 Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 25
900805	ALBERO/ TREE	41°47'53.4"N 012°13'41.4"E	13	41	11	37	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: TOCS 25 Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 25
900806	ALBERO/ TREE	41°47'56.8"N 012°13'42.4"E	15	51	17	55	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 07 - TOCS 25 Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 25
900807	ALBERO/ TREE	41°49'08.8"N 012°13'24.9"E	11	37	12	38	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16R - TOCS 34L Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34L
900808	ALBERO/ TREE	41°51'09.0"N 012°15'36.9"E	17	55	23	76	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900809	ALBERO/ TREE	41°51'18.8"N 012°15'35.7"E	21	67	31	103	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R

Ostacoli che penetrano le superfici di limitazione degli ostacoli Obstacles that penetrate the obstacle limitation surfaces									
ID	Tipo Type	Coordinate Coordinates	Height		Elevation		Segnalazione ICAO ICAO Signal		Note Remarks
			m	ft	m	ft	DAY	NIGHT	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
900810	ALBERO/ TREE	41°51'19.9"N 012°15'33.2"E	21	68	31	101	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900811	ALBERO/ TREE	41°51'19.3"N 012°15'37.9"E	23	75	34	110	NO	NO	AS 16L
900812	ALBERO/ TREE	41°52'41.4"N 012°16'14.9"E	10	31	70	229	NO	NO	IHS
900813	ALBERO/ TREE	41°52'40.7"N 012°16'13.9"E	14	47	76	249	NO	NO	IHS
900814	ALBERO/ TREE	41°52'34.3"N 012°16'18.5"E	11	37	72	237	NO	NO	IHS
900815	ALBERO/ TREE	41°52'40.5"N 012°16'08.9"E	10	31	73	241	NO	NO	IHS
900816	ALBERO/ TREE	41°52'30.4"N 012°16'15.2"E	8	26	68	221	NO	NO	IHS
900817	ALBERO/ TREE	41°52'14.6"N 012°16'36.5"E	9	29	70	230	NO	NO	IHS
900818	ALBERO/ TREE	41°51'51.0"N 012°16'55.5"E	11	37	72	238	NO	NO	IHS
900819	ALBERO/ TREE	41°51'43.7"N 012°16'54.8"E	20	66	76	251	NO	NO	IHS
900820	ALBERO/ TREE	41°51'55.9"N 012°17'28.5"E	17	56	82	269	NO	NO	IHS
900821	ALBERO/ TREE	41°51'08.7"N 012°17'31.2"E	13	43	63	207	NO	NO	IHS
900822	ALBERO/ TREE	41°51'09.4"N 012°17'29.2"E	18	60	76	251	NO	NO	IHS
900823	ALBERO/ TREE	41°51'06.5"N 012°16'38.2"E	24	77	52	172	NO	NO	IHS
900824	ALBERO/ TREE	41°51'08.3"N 012°16'38.1"E	23	76	51	167	NO	NO	IHS
900825	ALBERO/ TREE	41°46'31.2"N 012°14'25.5"E	17	57	20	64	NO	NO	AS 34L
900826	ALBERO/ TREE	41°50'16.2"N 012°18'29.4"E	20	66	83	272	NO	NO	IHS
900827	ALBERO/ TREE	41°50'44.4"N 012°17'56.6"E	18	58	78	256	NO	NO	IHS
900828	ALBERO/ TREE	41°47'51.1"N 012°13'50.2"E	14	45	15	50	NO	NO	AS 07

Ostacoli che penetrano la superficie di identificazione degli ostacoli dell'area della traiettoria di volo al decollo Obstacles that penetrate the take-off flight path area obstacle identification surface									
ID	Tipo Type	Coordinate Coordinates	Height		Elevation		Segnalazione ICAO ICAO Signal		Note Remarks
			m	ft	m	ft	DAY	NIGHT	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
900781	ALBERO/ TREE	41°51'13.8"N 012°15'35.7"E	19	63	28	92	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900782	ALBERO/ TREE	41°51'11.0"N 012°15'34.6"E	16	52	24	78	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900785	ALBERO/ TREE	41°51'09.1"N 012°15'26.9"E	16	52	23	74	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900794	ALBERO/ TREE	41°47'55.5"N 012°13'43.2"E	13	44	15	50	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 07 - TOCS 25 Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 25
900795	ALBERO/ TREE	41°47'51.6"N 012°13'45.2"E	15	50	17	56	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 07 - TOCS 25 Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 25
900797	ALBERO/ TREE	41°51'13.3"N 012°15'37.1"E	16	54	24	80	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900801	ALBERO/ TREE	41°51'21.2"N 012°15'31.8"E	20	65	30	99	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R

Ostacoli che penetrano la superficie di identificazione degli ostacoli dell'area della traiettoria di volo al decollo Obstacles that penetrate the take-off flight path area obstacle identification surface									
ID	Tipo Type	Coordinate Coordinates	Height		Elevation		Segnalazione ICAO ICAO Signal		Note Remarks
			m	ft	m	ft	DAY	NIGHT	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
900802	ALBERO/ TREE	41°51'24.5"N 012°15'29.6"E	21	67	31	101	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900803	ALBERO/ TREE	41°51'14.4"N 012°15'37.0"E	17	56	27	88	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900804	ALBERO/ TREE	41°47'52.8"N 012°13'44.6"E	15	48	16	54	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 07 - TOCS 25 Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 25
900805	ALBERO/ TREE	41°47'53.4"N 012°13'41.4"E	13	41	11	37	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: TOCS 25 Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 25
900806	ALBERO/ TREE	41°47'56.8"N 012°13'42.4"E	15	51	17	55	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 07 - TOCS 25 Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 25
900807	ALBERO/ TREE	41°49'08.8"N 012°13'24.9"E	11	37	12	38	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16R - TOCS 34L Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34L
900808	ALBERO/ TREE	41°51'09.0"N 012°15'36.9"E	17	55	23	76	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R

Ostacoli che penetrano la superficie di identificazione degli ostacoli dell'area della traiettoria di volo al decollo Obstacles that penetrate the take-off flight path area obstacle identification surface									
ID	Tipo Type	Coordinate Coordinates	Height		Elevation		Segnalazione ICAO ICAO Signal		Note Remarks
			m	ft	m	ft	DAY	NIGHT	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
900809	ALBERO/ TREE	41°51'18.8"N 012°15'35.7"E	21	67	31	103	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900810	ALBERO/ TREE	41°51'19.9"N 012°15'33.2"E	21	68	31	101	NO	NO	Per tabella/For tabel OLS: AS 16L - TOCS 34R Per tabella/For tabel TOFPA: TOFPA 34R
900829	ALBERO/ TREE	41°51'19.8"N 012°15'33.2"E	20	65	31	101	NO	NO	TOFPA 34R
900830	ALBERO/ TREE	41°51'12.7"N 012°15'33.4"E	7	24	16	51	NO	NO	TOFPA 34R
900831	ALBERO/ TREE	41°51'10.7"N 012°15'27.9"E	6	20	14	45	NO	NO	TOFPA 34R

Altri ostacoli considerati pericolosi per la navigazione aerea Other obstacles assessed as being hazardous to air navigation									
ID	Tipo Type	Coordinate Coordinates	Height		Elevation		Segnalazione ICAO ICAO Signal		Note Remarks
			m	ft	m	ft	DAY	NIGHT	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
900196	ALBERO/ TREE	41°51'06.5"N 012°15'23.2"E	16	52	22	72	NO	NO	Approach LIRF 16L/34R - 16L

LIRF AD 2.11 INFORMAZIONI METEOROLOGICHE

LIRF 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 / 30H
4	Tipo di previsione per l'atterraggio / Intervallo di emissione Type of landing forecast / Interval of issuance	Previsioni TREND / 30' TREND forecast / 30'
5	Briefing e consultazione fornita	Briefing: ARO CBO ROMA, telefono Consultazione: ITALY MFU, telefono

	Briefing and consultation provided	Briefing: ARO CBO ROMA, 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	Fiume TWR, Roma ACC/FIC
10	Informazioni climatologiche ed informazioni supplementari Climatological information and additional information	<ol style="list-style-type: none"> 1. ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1 2. ITALY MFU: vedi GEN 3.5 3. Aeroporto occasionalmente interessato da fenomeni di wind shear, più frequentemente nei mesi di marzo e novembre. La gran parte degli eventi deriva da perturbazioni e venti intensi a grande scala o da temporali. Gli eventi con vento da NNE di intensità 15-25 kt prevalgono nei giorni con il cielo sereno; quelli con vento da SE e da OSO nei giorni con cielo nuvoloso o attività temporalesca 4. Per il Servizio Osse rvazioni mediante Radar Meteo vedi GEN 3.5 5. Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 5800ft e cumulonembi o cumuli torreggianti con base di qualsiasi altezza <ol style="list-style-type: none"> 1. ARO CBO ROMA: see GEN 3.1 2. ITALY MFU: see GEN 3.5 3. Aerodrome occasionally affected by wind shear phenomena, more frequently occurring in the months of March and November. A great part of the events is due to meteorological perturbations and intense large scale winds or to thunderstorms. The episodes with wind from NNE with 15-25 kt intensity prevail in clear sky days; the ones with wind from SE or WSW prevail in cloudy days or when thunderstorm activity occurs 4. For Ground-Based Weather Radar Service see GEN 3.5 5. Clouds of operational significance: clouds with base height below 5800ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered operatively relevant

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

Designazione RWY Designation	QTE Rilevamento Vero True Bearing	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates	THR ELEV / MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV / MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
				Coordinate RWY END RWY END Coordinates	
				Ondulazione Geoide THR THR Geoid Undulation	
1	2	3	4	5	6
07	069.75°	3190 x 45	PCN 120/F/A/W/T BITUMCONG	41°48'02.22"N 012°14'12.55"E <hr/> 41°48'34.66"N 012°16'10.11"E <hr/> 158.0 FT	7.0 FT / 7.0 FT
25	249.77°	3190 x 45	PCN 120/F/A/W/T BITUMCONG	41°48'34.66"N 012°16'10.11"E	5.2 FT / 8.0 FT

Designazione RWY Designation	QTE Rilevamento Vero True Bearing	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates	THR ELEV / MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV / MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
				Coordinate RWY END RWY END Coordinates	
				Ondulazione Geoide THR THR Geoid Undulation	
1	2	3	4	5	6
				41°47'58.90"N 012°14'00.51"E 157.5 FT	
16L	162.61°	3902 x 60	PCN 120/F/A/W/T BITUMCONG	41°50'45.49"N 012°15'41.38"E 41°48'44.80"N 012°16'31.89"E 157.6 FT	13.8 FT / 14.0 FT
34R	342.62°	3902 x 60	PCN 120/F/A/W/T BITUMCONG	41°48'44.80"N 012°16'31.89"E 41°50'45.49"N 012°15'41.38"E 157.5 FT	5.7 FT / 6.0 FT
16R	162.60°	3902 x 60	PCN 120/F/A/W/T BITUMCONG	41°48'55.86"N 012°13'34.91"E 41°46'55.18"N 012°14'25.45"E 157.8 FT	6.6 FT / 7.0 FT
34L	342.61°	3902 x 60	PCN 120/F/A/W/T BITUMCONG	41°46'55.18"N 012°14'25.45"E 41°48'55.86"N 012°13'34.91"E 157.4 FT	7.6 FT / 8.0 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
07	Pendenza longitudinale: 0,0% Vedi AOC in vigore Longitudinal slope: 0,0% See AOC in force	NIL	60 x 150	3310 x 280	240 x 150
25	Pendenza longitudinale: 0,0% Vedi AOC in vigore Longitudinal slope: 0,0% See AOC in force	NIL	177 x 150	3310 x 280	277 x 150
16L	Pendenza longitudinale: -0,1% Vedi AOC in vigore Longitudinal Slope: -0,1% See AOC in force	NIL	60 x 150	4022 x 300	240 x 150
34R	Pendenza longitudinale: 0,1% Vedi AOC in vigore Longitudinal slope: 0,1% See AOC in force	NIL	60 x 150	4022 x 300	240 x 150

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
16R	Pendenza longitudinale: 0,0% Vedi AOC in vigore Longitudinal slope: 0,0% See AOC in force	NIL	60 x 150	4022 x 300	240 x 150
34L	Pendenza longitudinale: 0,0% Vedi AOC in vigore Longitudinal slope: 0,0% See AOC in force	NIL	60 x 150	4022 x 300	240 x 150

Designazione RWY Designation	OFZ Obstacle free zone	Note Remarks
1	12	13
07	Non applicabile Not applicable	1) DTHR 298m 2) RESA: pavimentata/paved
25	Non applicabile Not applicable	1) RESA: pavimentata e erba/paved and grass
16L	Sì Yes	1) RESA: erba/grass
34R	Non applicabile Not applicable	1) RESA: erba/grass
16R	Sì Yes	1) RESA: erba/grass
34L	Non applicabile Not applicable	1) RESA: erba/grass

LIRF AD 2.13 DISTANZE DICHIARATE**LIRF AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

Designazione RWY RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
07 INT TAKE-OFF A	NU 2983	NU 3043	NU 2983	2892 -
25 INT TAKE-OFF BC INT TAKE-OFF BD	3190 2499 2430	3367 2676 2607	3190 2499 2430	3190 - -
16L INT TAKE-OFF DB	3902 3620	3962 3680	3902 3620	3902 -
34R INT TAKE-OFF DK	3902 3540	3962 3600	3902 3540	3902 -
16R INT TAKE-OFF AC	3902 2948	3962 3008	3902 2948	3902 -
34L	3902	3962	3902	3902
NOTE REMARKS	Decollo da RWY 07 solo da INT TAKE-OFF A Take-off RWY 07 only via INT TAKE-OFF A			

LIRF AD 2.14 LUCI DI AVVICINAMENTO E DI PISTA**LIRF 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
07	SALS	420	LIH	THR G	NIL	3° lato sx left side	21.5	NIL
25	CAT I	900	LIH	THR G	NIL	3° entrambi i lati both sides	20.2	NIL
16L	CAT II III	900	LIH	THR G	NIL	3° entrambi i lati both sides	20.0	900
34R	CAT II III	900	LIH	THR G	NIL	3° entrambi i lati both sides	20.4	900
16R	CAT II III	900	LIH	THR G	NIL	3° entrambi i lati both sides	20.4	900
34L	CAT I	578	LIH	THR G	NIL	3.5° entrambi i lati/ both sides	18.3	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
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
07	299	60	W	LIH	299	60	R	LIH
	1991	15	WHITE	LIH	2291	60	W	LIH
	600	15	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	15	R	LIH				
25	2290	15	W	LIH	2590	60	W	LIH
	600	15	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	15	R	LIH				
16L	3002	15	W	LIH	3302	60	W	LIH
	600	15	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	15	R	LIH				
34R	3002	15	W	LIH	3302	60	W	LIH
	600	15	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	15	R	LIH				
16R	3002	15	W	LIH	3302	60	W	LIH
	600	15	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	15	R	LIH				
34L	3002	15	W	LIH	3302	60	W	LIH
	600	15	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	15	R	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
07	R	NIL	NIL	NIL	NIL	1) RCL: Le luci dell'asse centrale della RWY 07 con spaziatura di 60m sono fornite dall'Approach Lighting System della RWY 07/RWY 07 RCL lighting with a spacing of 60m are provided by RWY 07 Approach Lighting System 2) Le luci sono tutte di tipologia LED eccetto avvicinamento ALS/all lights are LED type except ALS 3) RCL: L'asse centrale della RWY 07 per il decollo dall'inizio della pista fino alla soglia spostata è fornita dal sistema di luci di avvicinamento/RWY 07 center line guidance for take-off from the beginning of the runway to a displaced threshold is provided by approach lighting system
25	R	NIL	NIL	NIL	NIL	1) APCH LGT: CAT I 2) Le luci sono tutte di tipologia LED eccetto avvicinamento ALS/all lights are LED type except ALS
16L	R	NIL	NIL	NIL	NIL	1) APCH LGT: CAT II III 2) Le luci sono tutte di tipologia LED eccetto avvicinamento ALS/all lights are LED type except ALS
34R	R	NIL	NIL	NIL	NIL	1) APCH LGT: CAT II III 2) Le luci sono tutte di tipologia LED eccetto avvicinamento ALS/all lights are LED type except ALS
16R	R	NIL	NIL	NIL	NIL	1) APCH LGT: CAT II III 2) Le luci sono tutte di tipologia LED eccetto avvicinamento ALS/all lights are LED type except ALS
34L	R	NIL	NIL	NIL	NIL	1) APCH LGT: CAT I 2) Le luci sono tutte di tipologia LED eccetto avvicinamento ALS/all lights are LED type except ALS

LIRF AD 2.15 ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA**LIRF 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: 41°47'46"N 012°15'10"E Caratteristiche: ABN caratteristiche: luce bianco/verde alternata Orario: HN +/-30 ABN Coordinates: 41°47'46"N 012°15'10"E Characteristics: ABN characteristics: revolving white/green alternating light Hours: HN +/-30
2	Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci	LDI: NIL Anemometri: 1) 402 m dopo THR RWY 25, 188 m lato destro RCL, illuminato. 2) 414 m dopo THR RWY 16R, 171 m lato destro RCL, illuminato. 3) 472 m dopo THR RWY 16L, 184 m lato sinistro RCL, illuminato. 4) 428 m dopo THR RWY 34R, 185 m lato destro RCL, illuminato. 5) 353 m dopo THR RWY 34L, 183 m lato sinistro RCL, illuminato. 6) 419 m dopo THR RWY 07, 124 m lato sinistro RCL, illuminato.

	LDI location and lights Anemometer location and lights	LDI: NIL Anemometers: 1) 402 m after THR RWY 25, 188 m right side RCL, lighted. 2) 414 m after THR RWY 16R, 171 m right side RCL, lighted. 3) 472 m after THR RWY 16L, 184 m left side RCL, lighted. 4) 428 m after THR RWY 34R, 185 m right side RCL, lighted. 5) 353 m after THR RWY 34L, 183 m left side RCL, lighted. 6) 419 m after THR RWY 07, 124 m left side RCL, lighted.
3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY TWY edge and center line lighting	Vedi carta AD. Tutte le TWY sono dotate di luci di asse centrale e luci di bordo catarifrangenti, tutte le apron TWY sono dotate di luci di asse centrale See AD chart. All TWY equipped with centre line lights and reflective edge lights, all apron TWY equipped with centre line lights
4	Alimentatore secondario/Tempo di intervento Secondary power supply/Switch over time	Disponibile: NR 2 UPS/Immediato: 0s Available: NR 2 UPS/Immediately: 0s
5	Note Remarks	NIL

LIRF AD 2.16 AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI**LIRF 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

LIRF AD 2.17 SPAZIO AEREO PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO**LIRF 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 Lingua ATS unit call sign Language	Altitudine di transizione Transition altitude	Note Remarks
1	2	3	4	5	6
Roma Fiumicino ATZ Circular area centered on 41°48'01"N 012°14'20"E within a 5.0 NM radius.	2000 FT AGL	D	Fiume TWR EN/IT	6000 FT	1) WI Roma CTR 2) Per il linguaggio da utilizzare per i voli VFR fare riferimento alla tabella 22, punto 4.1 'Informazioni generali'/For language to be used by VFR flights refer to table 22, item 4.1 'General information'

LIRF AD 2.18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO**LIRF 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	Roma Arrivals	125.500	H24	NIL
APP	Roma Arrivals	127.950	Vedi note/See remarks	1) A discrezione ATC/ ATC discretion
APP	Roma Departure	130.900	H24	NIL
APP	Roma Departure	131.100	Vedi note/See remarks	1) A discrezione ATC/ ATC discretion
APP	Roma Director	131.250	0600-2200 (0500-2100)	NIL
APP	Roma Director	119.200	Vedi note/See remarks	1) A discrezione ATC /ATC discretion
TWR	Fiume Delivery	121.800	0600-2200 (0500-2100)	1) Frequenza richiesta avviamento motori, informazioni prevolo e rilascio autorizzazioni ATC. Eccezionalmente la frequenza può essere usata per controllo apparati radio di bordo, solo quando tali controlli non possono essere effettuati sulla frequenza di compagnia/starting-up request, pre flight data and ATC clearances delivery frequency. Exceptionally the frequency may be used for radio checks, only when such checks cannot be made on the Company frequency
TWR	Fiume Delivery	121.900	2200-0600 (2100-0500)	NIL
TWR	Fiume GND	122.125	0600-2200 (0500-2100)	1) A discrezione ATC/ATC discretion
TWR	Fiume GND	121.675	H24	1) A discrezione ATC/ATC discretion
TWR	Fiume GND	121.900	H24	NIL
TWR	Fiume TWR	127.625	0600-2200 (0500-2100)	1) Frequenza per operazioni su RWY 16L/34R / Frequency for operations on RWY 16L/34R

Servizio Service	Nominativo Call sign	Frequenza (MHZ) Frequency (MHZ)	Orario Operational hours	Note Remarks
1	2	3	4	5
TWR	Fiume TWR	118.700	H24	NIL
TWR	Fiume TWR	123.725	H24	1) A discrezione ATC/ATC discretion
ATIS	Fiume Arrival Information	126.125	H24	1) RWY: Tutte/All 2) Vedi note ATIS/see ATIS remarks 2 e/and 4 3) Disponibile anche telefonicamente al numero/Also available via telephone at the number + 39 06 65650318
ATIS	Fiume Departure Information	121.850	H24	1) RWY: Tutte/All 2) Vedi note ATIS/see ATIS remarks 3 e/and 4 3) A discrezione ATC/ATC discretion
NOTE ATIS	<p>1. Sullo scalo di Fiumicino è attivo il servizio D-ATIS (ATIS via DATALINK) separato per gli arrivi e per le partenze</p> <p>2. Quando sono in atto avvicinamenti ILS paralleli, il messaggio conterrà la seguente frase: "Avvicinamenti paralleli in corso. La pista in uso 16L e 16R o 34L e 34R sarà assegnata da Roma Radar"</p> <p>3. Informazioni relative alle procedure di assegnazione dell'autorizzazione ATC insieme all'autorizzazione alla messa in moto dei motori NOTA: Quando la procedura di cui sopra è applicata il messaggio ATIS, oltre alle informazioni normali, conterrà anche la notizia dei ritardi</p> <p>4. In caso di avaria o manutenzione di una delle frequenze, sarà radiodiffuso un unico messaggio ATIS sulla frequenza disponibile con l'aggiunta della seguente informazione: "ATIS SERVICE ON FREQUENCY ... OUT OF SERVICE". In tal caso Fiume Torre comunicherà ai piloti la seguente frase: "TERMINAL INFORMATION AVAILABLE ON FREQUENCY ..."</p>			
ATIS REMARKS	<p>1. Separated D-ATIS services (ATIS via DATALINK) for arrival and departures are available at Fiumicino airport</p> <p>2. Whenever parallel ILS approaches are in progress, the broadcast shall contain the following sentence: "Parallel ILS approaches in progress. The RWY in use 16L and 16R or 34L and 34R shall be assigned by Roma Radar"</p> <p>3. Information regarding the procedures of ATC clearance assignment together with startup engine clearance REMARK: When the above procedure is applied, ATIS message, besides normal information, shall also contain notice of delays</p> <p>4. In the event of radio failure or maintenance of one of the frequencies, an ATIS message will be broadcasted on the available frequency containing also the following information: "ATIS SERVICE ON FREQUENCY ... OUT OF SERVICE". In this case pilots will be advised by Fiume TWR as follows: "TERMINAL INFORMATION AVAILABLE ON FREQUENCY ..."</p>			

LIRF AD 2.19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATTERRAGGIO**LIRF 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
TVOR/DME (2° E-2005.0)	CMP	111.40 MHZ CH 51X	TVOR H24 DME H24	TVOR 42°07'25.8"N 012°22'53.5"E DME 42°07'25.5"N 012°22'53.2"E	437 M AMSL	Altri Settori/other Sectors: 25 NM/25000 FT Settore/Sector NW: 70 NM/25000 FT limitazioni oltre/limitations beyond 17 NM entro/ limitations within 21 NM RDL 050 NU limitazioni a/limitations at 25 NM 150°/220° MRA 3000 FT 220°/150° MRA 6000 FT	1) MAINT: secondo FRI di ogni mese/second FRI each month 0800-1000 (0700-0900)
ILS RWY 25 LOC CAT I (2° E-2005.0)	FEE	110.15 MHZ	H24	41°47'55.0"N 012°13'46.5"E	NIL	NIL	1) Fascio posteriore non utilizzabile/Back beam not usable
DME	FEE	CH 38Y	H24	41°48'36.3"N 012°15'54.0"E	8 M AMSL	limitazioni a/limitations at 25 NM 080°/120° MRA 4500 FT 120°/260° MRA 2000 FT 260°/080° MRA 4000 FT	NIL
GP	-	334.25 MHZ	H24	41°48'35.8"N 012°15'54.5"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 17.7 M
OM	-	75.00 MHZ	H24	41°49'52.8"N 012°21'02.8"E	NIL	NIL	1) Temporaneamente non utilizzabile/ Temporarily unserviceable
MM	-	75.00 MHZ	H24	41°48'44.5"N 012°16'47.1"E	NIL	NIL	NIL
DVOR/DME (2° E-2005.0)	FRS	115.60 MHZ CH 103X	DVOR H24 DME H24	DVOR 41°38'33.1"N 013°17'32.5"E DME 41°38'33.3"N 013°17'32.0"E	189 M AMSL	40 NM/25000 FT limitazioni entro/limitations within 15 NM RDL 267 MRA 9000 FT limitazioni entro/limitations within 23 NM RDL 272 MRA 13000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 080°/160° MRA 10000 FT 160°/230° MRA 20000 FT 230°/280° MRA 28000 FT 280°/310° MRA 6000 FT 310°/345° MRA 13000 FT 345°/080° MRA 21000 FT	1) MAINT: primo THU di ogni mese/ first THU each month 1000-1200 (0900-1100)
ILS RWY 34R LOC CAT I (2° E-2005.1)	FSS	111.55 MHZ	H24	41°50'58.2"N 012°15'36.1"E	NIL	NIL	1) Fascio posteriore non utilizzabile/Back beam not usable

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
DME	FSS	CH 52Y	H24	41°48'56.4"N 012°16'34.8"E	7 M AMSL	limitazioni a/limitations at 25 NM 080°/100° MRA 4500 FT 100°/290° MRA 2000 FT 290°/080° MRA 4000 FT	NIL
GP	-	332.75 MHZ	H24	41°48'56.2"N 012°16'34.2"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 17.5 M
OM	-	75.00 MHZ	H24	41°45'02.5"N 012°18'07.3"E	NIL	NIL	1) Senza controllo a distanza/No remote control 2) Fuori servizio/out of service
MM	-	75.00 MHZ	H24	41°48'16.3"N 012°16'43.5"E	NIL	NIL	NIL
ILS RWY 16L LOC CAT IIIB (2° E-2005.0)	IFLL	108.10 MHZ	H24	41°48'32.3"N 012°16'37.1"E	NIL	limitazioni a/limitations at 17 NM MRA 3000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM MRA 4000 FT	1) Fascio posteriore non utilizzabile/Back beam not usable
DME	IFLL	CH 18X	H24	41°50'37.2"N 012°15'52.8"E	10 M AMSL	25 NM/10000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 030°/090° MRA 5000 FT 090°/140° MRA 6000 FT 140°/300° MRA 2000 FT 300°/030° MRA 3000 FT	NIL
GP	-	334.70 MHZ	H24	41°50'37.0"N 012°15'51.8"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 17.08 M
OM	-	75.00 MHZ	H24	41°54'37.3"N 012°14'04.9"E	NIL	NIL	NIL
MM	-	75.00 MHZ	H24	41°51'14.0"N 012°15'29.4"E	NIL	NIL	NIL
ILS RWY 16R LOC CAT IIIB (2° E-2005.0)	IFRR	109.75 MHZ	H24	41°46'43.0"N 012°14'30.5"E	NIL	NIL	1) Fascio posteriore non utilizzabile/Back beam not usable
DME	IFRR	CH 34Y	H24	41°48'43.7"N 012°13'31.7"E	8 M AMSL	25 NM/10000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 080°/130° MRA 5000 FT 130°/300° MRA 3000 FT 300°/080° MRA 4000 FT	NIL
GP	-	333.05 MHZ	H24	41°48'44.0"N 012°13'33.0"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 17.5 M
OM	-	75.00 MHZ	H24	41°52'46.5"N 012°11'57.9"E	NIL	NIL	NIL
MM	-	75.00 MHZ	H24	41°49'37.7"N 012°13'17.3"E	NIL	NIL	NIL

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
ILS RWY 34L LOC CAT I (2° E-2005.0)	IFSW	108.90 MHZ	H24	41°49'06.8"N 012°13'30.3"E	NIL	limitazioni oltre/limitations beyond 17 NM MRA 3000 FT	1) Fascio posteriore non utilizzabile/back beam not usable
DME	IFSW	CH 26X	H24	41°47'03.4"N 012°14'14.7"E	7 M AMSL	25 NM/10000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 080°/100° MRA 4500 FT 100°/180° MRA 2000 FT 180°/260° NU 260°/290° MRA 2000 FT 290°/080° MRA 4000 FT	NIL
GP	-	329.30 MHZ	H24	41°47'03.6"N 012°14'16.2"E	NIL	NIL	Slope 3.5° RDH: 17.5 M
VOR/DME (3° E-2020.0)	LAT	111.20 MHZ CH 49X	VOR H24 DME H24	VOR 41°32'28.0"N 012°55'05.0"E DME 41°32'27.9"N 012°55'04.4"E	24 M AMSL	60 NM/25000 FT limitazioni oltre/limitations beyond 15 NM RDL 018 NU DME limitazioni oltre/limitations beyond 17 NM RDL 024 NU limitazioni a/limitations at 25 NM 010°/100° NU 100°/130° MRA 5000 FT 130°/290° MRA 2500 FT 290°/330° MRA 5000 FT 330°/010° MRA 10000 FT VOR limitazioni oltre/limitations beyond 29 NM entro/ limitations within 35 NM RDL 024 MRA 14000 FT	1) MAINT: Primo MON di ogni mese/ first MON each month: 0800-1000 (0700-0900)
VOR/DME (3° E-2020.1)	OST	114.90 MHZ CH 96X	VOR H24 DME H24	VOR 41°48'13.6"N 012°14'15.1"E DME 41°48'14.0"N 012°14'14.9"E	11 M AMSL	Settore/sector NW-N: 80 NM/50000FT altri settori/ others sectors: 150 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 20 NM 000°/030° MRA 3000 FT 030°/120° MRA 2500 FT 120°/310° MRA 2000 FT 310°/360° MRA 3000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/070° MRA 6000 FT 070°/120° MRA 7500 FT 120°/310° MRA 3000 FT 310°/360° MRA 6000 FT	1) MAINT: primo WED di ogni mese/ first WED each month 0700-0900 (0600-0800)

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 (2° E-2010.0)	RMC	110.80 MHZ CH 45X	VOR H24 DME H24	VOR 41°48'16.8"N 012°35'16.8"E DME 41°48'16.7"N 012°35'16.3"E	113 M AMSL	40 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 020°/080° MRA 9500 FT 080°/170° MRA 16000 FT 170°/350° MRA 5000 FT 350°/020° MRA 14000 FT	NIL
VOR/DME (3° E-2020.0)	TAQ	111.80 MHZ CH 55X	VOR H24 DME H24	VOR 42°12'54.2"N 011°43'57.4"E DME 42°12'54.2"N 011°43'57.4"E	23 M AMSL	40 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/140° MRA 10000 FT 140°/360° MRA 6000 FT	1) MAINT: terzo THU di ogni mese/ third THU each month 0930-1100 (0830-1000)

LIRF AD 2.20 REGOLAMENTI LOCALI DI AEROPORTO

LIRF AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 Uso preferenziale delle piste

1.1 Generalità

Le piste in uso per atterraggi e decolli saranno scelte dall'ATC, secondo un sistema preferenziale di piste. Tale sistema si basa sui seguenti principi:

- a. Atterraggi e decolli avverranno su piste diverse
- b. Per gli atterraggi sarà scelta, a preferenza, una pista assistita da ILS

1.2 Criteri di selezione delle piste e loro uso

- a. Configurazione di pista preferenziale:
 - RWY 25 per i decolli
 - RWY 16L per gli atterraggi
 - RWY 16R/34L è usata a discrezione ATC come pista parallela per gli atterraggi
- b. Aeromobili in partenza che richiedono per il decollo una lunghezza maggiore di quella della RWY 25, possono usare RWY 16R/34L con orario 0500-2200 (0400-2100) e RWY 16L/34R con orario HR 2200-0500 (2100-0400)
- c. RWY 16R/34L chiusa a tutte le operazioni HR 2200-0500 (2100-0400). La chiusura è sospesa per ragioni operative, meteorologiche o di sicurezza, le quali saranno gestite tatticamente, nonchè negli orari pubblicati di chiusura della RWY 16L/34R. Ogni domenica HR 0100-0300 (0000-0200) sarà effettuato il controllo a terra dell' ILS RWY 16R/34L.
- d. Al fine di cambiare la configurazione delle piste da quella preferenziale, l'ATC considererà i seguenti punti:
 - disponibilità di piste e vie di rullaggio
 - procedure di avvicinamento strumentale e disponibilità di aiuti all'avvicinamento e all'atterraggio
 - condizioni meteorologiche significative
 - componenti di vento, se costantemente eccedenti le seguenti misurazioni sulla RWY 16L/34R (o RWY 25 in caso di avaria dell'anemometro), che non sono da intendere come un limite operativo ma come una linea guida per l'ATC per la selezione delle piste: 30kt di componente stabile di vento al traverso (raffiche escluse) e 10kt di componente stabile di vento in coda (raffiche escluse)

1 Runway preferential use

1.1 General

Runway in use for take-off and landing will be selected by ATC, according to preferential runway system, based on the following principles:

- a. Different runways will be used for take-off and landing
- b. A runway provided with ILS will be preferred for landing

1.2 Criteria for runway selection and their use

- a. Preferential RWY configuration:
 - RWY 25 for take-off
 - RWY 16L for landing
 - RWY 16R/34L is used on ATC discretion as parallel RWY for landing
- b. Should departing aircraft require for take-off a RWY longer than RWY 25, pilots may request RWY 16R/34L during HR 0500-2200 (0400-2100) and RWY 16L/34R during HR 2200-0500 (2100-0400)
- c. RWY 16R/34L closed to all OPS HR 2200-0500 (2100- 0400) except for operational, meteorological or safety reasons, which will be managed tactically and during RWY 16L/34R published closure time. Every Sunday HR 0100-0300 (0000-0200) ILS RWY 16R/34L will be subject to ground check
- d. In order to change RWY configuration from the preferential one, ATC will consider the following items:
 - RWY and TWY availability
 - instrument approach procedures and other approach and landing aids' availability
 - significant meteorological conditions
 - wind components if steadily exceeding following speed measured on RWY 16L/34R (or RWY 25 in case of anemometer failure), which are not to be intended as an operational limitation but as a guideline for ATC when selecting RWY in use: 30kt steady cross wind component (gusts excluded) and 10kt steady tail wind component (gusts excluded)

- e. Se la pista scelta dall'ATC non fosse ritenuta idonea alle operazioni desiderate, i piloti potranno richiedere l'autorizzazione ad usare un'altra pista; in tal caso l'aeromobile potrà essere soggetto a ritardi
- f. Allo scopo di contenere i tempi di attesa al decollo e l'occupazione delle vie di rullaggio, sono istituite le intersection take-off che possono essere utilizzate per il decollo su richiesta dei piloti, o della TWR previo consenso dei piloti (vedere distanze dichiarate AOC tipo A)
- g. RWY 16L/34R chiusa a tutte le operazioni ogni lunedì HR 0100-0300 (0000-0200) per controllo a terra dell' ILS, condizioni meteo e/o operative permettendo

1.3 Norme particolari

a. Decolli

Al fine di contenere l'inquinamento acustico, gli aeromobili descritti nel capitolo 2 dell'Annesso 16 ICAO, Volume 1, relativo alla Certificazione Acustica, devono decollare da RWY 25 o da RWY 16L/34R. Soltanto per motivi operativi di forza maggiore si potrà utilizzare la RWY 16R/34L

b. Atterraggi RWY 16L/34R

- I piloti debbono riportare **"pista libera"**
- Piloti che liberano RWY 34R utilizzando le uscite rapide DF e DD devono percorrere tali svincoli interamente, fino all'intersezione con la via di rullaggio D
- L'inversione di spinta sopra la minima potenza non può essere usata sulla RWY 16L/34R salvo che per motivi di sicurezza
- Gli aeromobili in atterraggio per RWY 16L/34R saranno istruiti quando possibile come segue: 'Procedere secondo lo standard 1'. Per standard 1 si intende: 'Mantenere l'ascolto sulla FREQ Fiume Ground 121.900 MHz, rullare su D, mantenere posizione su EG'

c. Atterraggi RWY 16R

- Gli aeromobili in atterraggio per RWY 16R non possono liberare sulla RWY 07 e debbono liberarla sulle uscite rapide TWY AG o AH (AE non utilizzabile)
- L'inversione di spinta sopra la minima potenza non può essere usata sulla RWY 16R salvo che per motivi di sicurezza
- Il traffico in uscita da TWY AH non può girare a destra su TWY A in direzione della APN TWY J

d. Decolli RWY 16R

- Gli aeromobili che decollano da RWY 16R quando la RWY 25 è in uso saranno istruiti dal controllore GND a rullare inizialmente per il punto attesa RWY 07 su TWY A e ad attendere fuori dalla RWY 07/25
- Quando raggiunto il punto attesa RWY 07 su TWY A i piloti saranno istruiti a contattare il controllore di Torre per ricevere l'appropriata autorizzazione all'attraversamento della RWY 07/25
- Lo spegnimento della stop-bar, in aggiunta all'autorizzazione ATC, indicherà che l'aeromobile potrà proseguire

e. Atterraggi RWY 34L

- Gli aeromobili in atterraggio sulla RWY 34L non possono liberare sulla RWY 07 e qualora non siano abili a liberare la pista ai raccordi AF e AE, devono proseguire il rullaggio sulla pista e liberare sui raccordi AD o AC o AA o AB. Inoltre, al fine di ridurre il tempo di occupazione di pista, devono mantenere un'adeguata velocità
- Gli aeromobili che libereranno la pista dai raccordi AF o AE, se istruiti dall'ATC, dovranno fermarsi alla IHP AE1
- Gli aeromobili che libereranno sui raccordi AD, AC, AB o AA, dovranno, una volta riportato **"pista libera"**, mantenere il contatto con il controllore di TWR e proseguire il rullaggio fino alla stop-bar prima della RWY 07/25 dove riceveranno l'appropriata autorizzazione all'attraversamento della pista. L'autorizzazione ATC sarà accompagnata dallo spegnimento della stop-bar rossa. Una volta liberata la RWY 07/25, il pilota dovrà mantenere la posizione sulla via di rullaggio A, prima del raccordo B, dove il contatto radio sarà trasferito al controllore GND per proseguire il rullaggio
- L'inversione di spinta sopra la minima potenza non può essere usata sulla RWY 34L salvo che per motivi di sicurezza

f. Atterraggi RWY 07

- e. When the runway selected by ATC is considered not suitable for the desired operation, pilots may request permission to use a different runway; in such a case the aircraft may be subject to delay

- f. In order to minimize delays and keep taxiways as clear as possible, intersection take-off are established to be used on pilot's request, or assigned by TWR previous pilot's agreement (see declared distance AOC type A)

- g. RWY 16L/34R closed to all operations every Monday HR 0100-0300 (0000-0200), due to ILS ground check, weather and/or operative conditions permitting

1.3 Particular rules

a. Take-off

Due to application of noise abatement new procedure, aircraft provided with Noise Certificate complying with requirements of Chapter 2, Volume 1, ICAO Annex 16, will take-off only from RWY 25 or RWY 16L/34R. RWY 16R/34L may be used only in case of technical or safety reasons

b. Landing on RWY 16L/34R

- Pilots must report **"runway vacated"**
- Pilots vacating RWY 34R through rapid exits DF and DD, must run them up till intersecting TWY D
- Reverse thrust above idle shall not be used on RWY 16L/34R unless required for safety reasons
- Aircraft landing on RWY 16L/34R will be instructed when possible as follows: 'Continue standard 1'. Standard 1 is to intend: 'Monitor on Fiume Ground FREQ 121.900 MHz, taxi on D, hold short of EG'

c. Landing on RWY 16R

- Aircraft landing on RWY 16R shall not vacate on RWY 07 and the required exit points are rapid exit TWY AG or AH (AE not usable)
- Reverse thrust above idle shall not be used on RWY 16R unless required for safety reason
- Traffic vacating via TWY AH shall not turn right on TWY A towards APN TWY J

d. Take-off RWY 16R

- Aircraft departing from RWY 16R when RWY 25 in use, will be instructed from GND controller to taxi initially for holding point RWY 07 on TWY A and wait out of RWY 07/25
- When the holding point RWY 07 on TWY A is reached, pilots will be instructed to contact the TWR controller to receive the clearance to cross RWY 07/25
- The turning off the stop-bar, plus ATC authorization, means that aircraft can proceed

e. Landing on RWY 34L

- Landing aircraft on RWY 34L shall not vacate on RWY 07 and whenever not able to vacate the runway via TWY AF and AE, must continue taxiing on the runway and vacate at TWY AD or AC or AB or AA. In addition, to reduce minimum runway occupancy pilots must maintain adequate speed
- Aircraft vacating RWY via AF or AE, if authorized by ATC, shall hold short at IHP AE1
- Aircraft vacating via AD, AC, AB or AA, after having reported **"runway vacated"**, must maintain radio contact with TWR controller and continue taxiing till stopbar before RWY 07/25 where they will receive the clearance to cross the runway. ATC clearance will be followed by the turning-off of the stop-bar. When RWY 07/25 is vacated pilots must maintain the position on TWY A before TWY B and will be instructed to contact GND controller to continue taxiing
- Reverse thrust above idle shall not be used on RWY 34L unless required for safety reasons

f. Landing RWY 07

Aircraft crossing RWY 07:

Aeromobile in attraversamento della RWY 07:

- in rullaggio su TWY A, fermarsi in corrispondenza degli IHP A4 o A5 ed attendere le istruzioni dell'ATC
- in rullaggio su TWY B, fermarsi in corrispondenza dell'IHP B1 ed attendere le istruzioni dell'ATC

g. RWY 25

- La posizione attesa RWY 25 BA non è disponibile in caso di RWY 25 in uso per gli atterraggi
- Quando un aeromobile codice F è in fase di decollo o atterraggio RWY 25, gli aeromobili in partenza da RWY 25 devono attendere in corrispondenza dell'IHP B4

NOTA

I piloti che seguono la procedura ILS per RWY 16R o RWY 16L da CMP potrebbero essere colpiti occasionalmente da riflessi causati da una stazione di pannelli solari ubicata nel punto 42°02'32"N 012° 18' 25"E

2 Apron

2.1 Ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali

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

2.1.1 Orario di Servizio

H24

2.1.2 Nominativo di chiamata e frequenza

- Fiume Ground: 121.900 MHz (H24)
- Fiume Ground: 122.125 MHz (HX vedi AIP AD 2 LIRF tabella 18)
- Fiume Delivery: 121.800 MHz (HX vedi AIP AD 2 LIRF tabella 18)
- Gestore aeroportuale (ADR - nominativo: Fiume Ramp): 121.725 MHz (H24)

2.1.3 Area di applicazione

Vedi APDC

2.1.4 Servizi forniti

2.1.4.1 Aeromobili in partenza

- D-DCL: servizio datalink per la departure clearance.
 - Requisiti degli aeromobili
Applicazioni D-DCL compatibili con lo standard EUROCAE ED -85A
 - Contenuto del messaggio:
ID di accesso del sistema di terra per la fornitura del servizio è LIRF; il campo di testo libero conterrà:
 - TSE con la seconda parte SID
 - Altitudine iniziale
 - Procedure DCL via Data Link:
 - la richiesta DCL viene iniziata dai piloti inviando una richiesta di autorizzazione alla partenza (RCD) e deve essere effettuata non prima di 25 min prima dell'orario stimato di sblocco (EOBT). Nel caso in cui si renda necessario utilizzare per il decollo una pista differente da quella in uso, i piloti dovranno richiederla tramite il campo RMK (free text) della RCD, es: REQ 16R
 - alla ricezione di qualsiasi messaggio di "revert to voice", il pilota dovrà annullare qualsiasi autorizzazione ricevuta in precedenza (se presente) e seguire le procedure per la richiesta dell'autorizzazione via radio
 - il pilota deve monitorare la frequenza della Clearance Delivery una volta avviato il processo DCL
 - i piloti che hanno ricevuto la departure clearance via Data Link devono seguire la procedura A-CDM così come descritto in AIP AD2 LIRF 1

- taxiing on TWY A, hold at IHP A4 or A5 and wait for ATC instruction
- taxiing on TWY B, hold at IHP B1 and wait for ATC instruction

g. RWY 25

- Holding position RWY 25 BA is not AVBL in case of RWY 25 in use for landing
- When aircraft code F is departing or approaching RWY 25, aircraft departing from RWY 25 shall hold at IHP B4

REMARK

Due to mirrors for solar power station – PSN 42°02'32"N 012°18'25"E – pilots leaving CMP for ILS RWY 16L or for ILS RWY 16R, may occasionally experience sunbeam reflected upward

2 Apron

2.1 Orderly movement of aircraft on aprons

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

2.1.1 Operational Hours

H24

2.1.2 Call sign and frequency

- Fiume Ground: 121.900 MHz (H24)
- Fiume Ground: 122.125 MHz (HX see AIP AD 2 LIRF table 18)
- Fiume Delivery: 121.800 MHz (HX see AIP AD 2 LIRF table 18)
- Aerodrome operator (ADR - call sign: Fiume Ramp): 121.725 MHz

2.1.3 Application area

See APDC

2.1.4 Services provided

2.1.4.1 Departing aircraft

- D-DCL: Datalink Departure Clearance service.
 - Aircraft requirements:
D-DCL applications compliant with the EUROCAE ED-85A
 - Message content:
the Login ID of the ground system for the provision of D-DCL service is LIRF; free text field will contain:
 - TSE with the second part of SID
 - Initial altitude
 - DCL via Data Link procedures:
 - DCL request is initiated by pilots by sending a request for departure clearance download message (RCD) and shall be made no earlier than 25 minutes before Estimated Off-Block Time (EOBT). If a different runway from the one in use for take-off is necessary, pilots should advise by using RMK (free text) field of the RCD, eg: REQ 16R
 - upon receipt of any "revert to voice procedures" message, pilot shall cancel any previously received clearance (if any) and follow the existing voice procedures for clearance request
 - pilot shall monitor the Clearance Delivery Frequency once the DCL process is initiated
 - pilots who have obtained departure clearance via datalink, shall than follow A-CDM procedures as described in AIP AD2 LIRF 1

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

2.1.4.2 Aeromobili in arrivo

a. Istruzioni per il rullaggio

b. Assegnazione parcheggi

2.1.4.3 D-ATIS

Il servizio D-ATIS sarà disponibile per gli arrivi e le partenze in aggiunta al tradizionale ATIS. I piloti possono richiedere il bollettino meteorologico D-ATIS tramite i messaggi data link previsti.

- Requisiti degli aeromobili:

Applicazioni D-DCL compatibili con lo standard EUROCAE ED -89A

- Qualora la lunghezza del report superi la lunghezza standard consentita dal sistema D-ATIS, verrà trasmesso il seguente messaggio:
D-ATIS EXCEEDING MESSAGE LENGTH, PLEASE CHECK ATIS FREQUENCY

2.1.4.4 Follow-me

L'assistenza del follow-me sui piazzali è su richiesta del pilota solo in casi di contingency

2.1.4.5 Marshalling

- è obbligatorio sugli stand non equipaggiati con sistemi di guida per parcheggio a vista (A-VDGS) e forniti dal ground handling operator
- è fornito dall'esercente solo in caso di contingency

2.1.5 Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali

Aeromobili in partenza:

- dovranno riportare lo stato "READY" sulla FREQ 121.725 MHz (Fiume Ramp) prima di richiedere l'autorizzazione allo start-up (vedi NOTE);
- riceveranno lo start-up soltanto dopo la comunicazione "READY" da parte del Gestore Aeroportuale all'ATC (vedi NOTA 2).

NOTE

1. Lo stato di "READY" significa:

- porte e stive sono chiuse;
- area di sicurezza intorno all'aeromobile libera da persone, mezzi, equipaggiamenti ed ostacoli;
- aeromobile completamente pronto al rullaggio;
- è stata consegnata all'handler la documentazione prevista;
- rimorchio per il push-back connesso (solo per nose-in stand);

2. Autorizzazioni ATC ed alla messa in moto saranno emesse sulla FREQ 121.800 con orario 0600-2200 (0500-2100), sulla FREQ 121.900 con orario 2200-0600 (2100-0500). I piloti richiederanno le autorizzazioni al push-back e al rullaggio sulla FREQ 122.125 con orario 0600-2200 (0500-2100) oppure sulla FREQ 121.900 con orario H24 in accordo alle istruzioni ATC;

3. Accendere la luce anticollisione solo dopo aver ricevuto l'autorizzazione al push-back/start-up da ATC.

2.1.6 Movimentazione degli aeromobili sui piazzali

Separazione:

In riferimento alla sezione AIP ENR 1.1, paragrafo 2.1 la separazione dell'aeromobile da altro aeromobile o da altri ostacoli è di responsabilità dell'equipaggio di Condotta nel caso di movimentazione autonoma.

Push-back:

Gli aeromobili che usano il Push-back per lasciare le loro piazzole devono osservare le seguenti procedure:

b. Push-back and/or taxiing instructions

2.1.4.2 Arriving aircraft

a. Taxiing instructions

b. Stands allocation

2.1.4.3 D-ATIS

D-ATIS service will be available for arrival and departure in addition to traditional ATIS. The pilots can request D-ATIS meteorological report via data link messages.

- Aircraft Requirements:

D-DCL applications compliant with the EUROCAE ED-89A

- Should the length of the report exceed the standard length allowed by the D-ATIS system, the following message will be transmitted:
D-ATIS EXCEEDING MESSAGE LENGTH, PLEASE CHECK ATIS FREQUENCY

2.1.4.4 Follow-me

Follow-me assistance on apron is on pilot's request only for contingency reasons

2.1.4.5 Marshalling

- it is mandatory on stands not equipped with visual docking guidance system (A-VDGS) and provided by the ground handling operator
- it is provided by aerodrome operator only for contingency reasons

2.1.5 Limitations/regulations on aprons

Departing aircraft:

- shall report "READY" on FREQ 121.725 MHz (Fiume Ramp) prior to requesting start-up clearance (see REMARKS);
- start-up will be provided only after ATC has received "READY" communication by Airport Operator (see REMARK 2).

REMARKS

1. "READY" status means:

- aircraft doors and holds are closed;
- Aircraft Safety Area clear from vehicles, equipment, obstacles and ground personnel;
- aircraft fully ready for taxiing;
- compulsory documentation has been provided to the handler;
- push-back tractor has been connected (applicable only for nose-in stands)

2. ATC and start up clearance will be issued on FREQ 121.800 HR 0600-2200 (0500-2100), on FREQ 121.900 HR 2200-0600 (2100-0500). Pilots shall require push-back and taxi clearance on FREQ 122.125 HR 0600-2200 (0500-2100) or on FREQ 121.900 hours H24 according to ATC instructions;

3. It is recommended to switch on the anticollision lights only after obtaining ATC start-up/push-back approval.

2.1.6 Aircraft movement on aprons

Separations:

With reference to AIP section ENR 1.1, item 2.1 the separation of the aircraft from another aircraft or other obstacles is under the responsibility of the Flight crew in the case of autonomous movement.

Push-back:

Aircraft using Push-back for leaving their stands shall comply with the following procedures:

- dopo l'autorizzazione alla messa in moto e alla partenza sulla frequenza delivery, gli aeromobili che necessitano di push-back saranno istruiti come segue: 'Mantenere l'ascolto sulla FREQ Ground 121.900 MHz (H24) o sulla FREQ 122.125 MHz (0500-2100)', in attesa di chiamata per il push-back sull'appropriata frequenza;
- iniziare la procedura di messa in moto in accordo a quanto previsto dal Manuale di Aeroporto.

2.1.7 Piazzole fuori dalla vista del Controllore in Torre:

- a. Quadrante 100: 101,102,103,104,105,106,107,108
- b. Quadrante 200: 223,224
- c. Quadrante 300: 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317
- d. Quadrante 500: 510
- e. Quadrante 600: 601,602,603,604,605,606,607,608,613,614
- f. Quadrante 700: 704,705,706
- g. Quadrante 800: 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852

Il pilota deve confermare la conclusione delle manovre di parcheggio attraverso le frequenze GROUND 121.900 MHz (H24) o 122.125 MHz 0600 - 2200 (0500-2100)

2.2 Procedure di partenza A-CDM

2.2.1 Introduzione

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

Le milestone più importanti del processo A-CDM sono quelle legate all'inserimento del TOBT ed all'emissione del TSAT.

Il **TOBT** - Target Off-Block Time - Tempo stimato, calcolato da un Aircraft Operator/Ground Handler (AO/GH), in cui un aeromobile sarà 'ready'.

Il **TSAT** - Target Start-Up Approval Time - Tempo limite in cui è attesa l'approvazione alla messa in moto, calcolato in base a tutti i parametri rilevanti come CTOT, taxi time, ecc.

I TSAT sono consultabili tramite il servizio web FAST (Fiumicino Airport Sharing Tool) accessibile con un account rilasciato da Aeroporti di Roma seguendo le istruzioni indicate al sito internet <http://www.adr.it/web/aeroporti-di-roma-en-/airport-cdm>

2.2.2 Milestones

- a. EOBT - 3h (M1)
Il FPL viene controllato considerando l'Airport Slot - Scheduled Off-Block Time (SOBT); altri controlli includono l'aeroporto di destinazione e il tipo di aeromobile. In caso di incoerenza il volo non sarà inserito nella sequenza pre-partenza e sarà presentato un allarme sulla piattaforma A-CDM locale. AO/GH dovrà intraprendere le opportune azioni per risolvere l'allarme il più presto possibile.
- b. EOBT - 2h (M2)
Il TOBT è l'orario stimato al quale un volo pianifica di essere "pronto a muovere". Per i voli per i quali è previsto il turnaround, il sistema genera automaticamente un TOBT all'ingresso in FIR o ad EOBT-2h secondo le regole:
 - TOBT = ELDT+EXIT+MTT - per i voli in arrivo non ancora atterrati;
 - TOBT = ALDT+EXIT+MTT - per voli già atterrati;
 - TOBT = AIBT+MTT-per i voli al parcheggio.
I voli per i quali non è previsto il turnaround o i voli con tempo di sosta superiore a 2 ore entreranno nella sequenza pre-partenza con un TOBT uguale all'EOBT. In entrambi i casi AO/GH potrà inserire un TOBT manuale in accordo alle seguenti regole:
 - TOBT>orario attuale +3';
 - TOBT>ALDT+EXIT+RTT - per i voli già atterrati;
 - TOBT>AIBT+RTT - per i voli al parcheggio;
 - EOBT-15'<TOBT<EOBT+15'.

- after start up and departure clearance on delivery frequency, aircraft requiring push-back will be instructed as follows: 'Monitor on Ground FREQ 121.900 MHz (H24) or FREQ 122.125 MHz (0500- 2100)', waiting for a call on the appropriate frequency for push-back;
- begin start up procedure according to the Aerodrome Manual.

2.1.7 Aircraft stands out of sight of ATC's Operator:

- a. Block 100: 101,102,103,104,105,106,107,108
- b. Block 200: 223,224
- c. Block 300: 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317
- d. Block 500: 510
- e. Block 600: 601,602,603,604,605,606,607,608,613,614
- f. Block 700: 704,705,706
- g. Block 800: 841,842,843,844,845,846,847,848,849,850,851,852

Pilot shall confirm when parking manoeuvres have been completed using GROUND frequencies 121.900 MHz (H24) or 122.125 MHz 0600 - 2200 (0500-2100)

2.2 A-CDM departure procedures

2.2.1 Introduction

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

A-CDM Milestone approach is mainly based on TOBT and TSAT.

TOBT - Target Off-Block Time - Estimated time, calculated by an Aircraft Operator/Ground Handler (AO/GH), when an aircraft will be 'ready'.

TSAT - Target Start-Up Approval Time - Calculated time at which start-up clearance can be expected at the latest. TSAT includes all relevant parameters such as CTOT, variable taxiing time etc.

TSAT enquiries are available via FAST (Fiumicino Airport Sharing Tool) web service for which an account can be obtained by Aeroporti di Roma on website <http://www.adr.it/web/aeroporti-di-roma-en-/airport-cdm>

2.2.2 Milestones

- a. EOBT - 3h (M1)
ATC flight plans will be checked against their Airport Slot - Scheduled Off-Block Time (SOBT); other checks include the destination airport and the aircraft type. If they do not correspond the flight will not enter the pre-departure sequence and an alert is risen on the local A-CDM platform. AO/GH must take the appropriate actions to solve the alerts as earliest as possible.
- b. EOBT - 2h (M2)
TOBT is the time when the aircraft is planned to be "ready to move". At FIR Entry (for turnaround flights) or at EOBT-2h, the system will automatically generate a TOBT as follows:
 - TOBT = ELDT+EXIT+MTT - for inbound flights not yet landed;
 - TOBT = ALDT+EXIT+MTT - for flights already landed;
 - TOBT = AIBT+MTT-for acft at the parking stand.
Flights not subject to turnaround or aircraft with a ground time greater than 2 hours will enter the pre-departure sequence with a TOBT=EOBT. In both cases the AO/GH can input a manual TOBT that should comply with following rules:
 - TOBT>Actual time +3';
 - TOBT>ALDT+EXIT+RTT - for landed flights;
 - TOBT>AIBT+RTT - for acft at the parking stand;
 - EOBT-15'<TOBT<EOBT+15'.

Tale regola si applica solo ai voli non soggetti a CTOT, per voli regolati si applica la regola TOBT+EXOT<CTOT. A EOBT-2h viene inviato a NMOC un messaggio T-DPI-t contenente il TTOT.

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

Ad EOBT-40' il TOBT viene confermato e viene emesso il TSAT. La variazione del TOBT è a cura di AO/GH. Il TOBT può essere modificato senza limiti fino all'emissione del TSAT, dopodiché può essere emendato per un massimo di 3 volte, quindi il volo perderà la priorità nella sequenza prepartenza. A EOBT-40' verrà inviato a NMOC un messaggio T-DPI-s contenente il TOBT, il TTOT e il TSAT.

d. ARDT (Actual Ready Time) (M12)

I voli in partenza devono essere "READY" entro TOBT+5' e devono contattare il Controllo voli ADR sulla frequenza 121.725 MHz per ottenere l'ARDT.

Il Controllo Voli ADR, dopo aver verificato con le telecamere che il volo è "READY", emetterà l'ARDT e comunicherà al pilota l'attuale TSAT.

Se il volo non è "READY" a TOBT+5' il TOBT sarà automaticamente cancellato dalla piattaforma A-CDM. Un nuovo TOBT deve essere inserito entro 5' altrimenti verrà emesso dal NMOC un FLS con il commento "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT" (es. TOBT 1000, no ARDT entro 1005, no aggiornamento TOBT => FLS a 1010).

Per de-sospendere il volo sarà necessario aggiornare l'EOBT. Se il volo è soggetto ad un CTOT, alla ricezione dell'ARDT verrà inviato un messaggio DPI a NMOC per richiedere un miglioramento del CTOT. **Non è necessario l'invio di un REA per richiedere un miglioramento del CTOT.**

e. ASAT e AOBT (M14/M15)

Una volta ottenuto l'ARDT il traffico in partenza dovrà monitorare la frequenza ATC "Fiume Delivery" (121.800 MHz o 121.900 MHz 2200 - 0600 (2100-0500)) la quale fornirà l'ATC clearance in accordo al TSAT ed alla situazione di traffico in atto.

Nel caso di variazioni al TSAT, i piloti saranno informati dall'agente di rampa o dall'operatore aereo attraverso altri mezzi di comunicazione interni. I piloti devono astenersi dal richiedere aggiornamenti del TSAT all'ATC per evitare il congestionamento della frequenza in uso. Il traffico in partenza dovrà lasciare il parcheggio entro ASAT+5'. Ad AOBT verrà inviato a NMOC un messaggio A-DPI con l'ultimo TTOT. **Nel caso in cui si renda necessario utilizzare per il decollo una pista differente da quella in uso, i piloti devono informare FIUME Delivery 20min prima del TOBT.**

Se un traffico non è abile a lasciare il parcheggio entro ASAT+5 o deve tornare al parcheggio dovrà informare l'ATC sull'appropriata frequenza. L'ATC rimuoverà il volo dalla sequenza di partenza e sarà inviato a NMOC un C-DPI che causerà la sospensione del volo con il commento "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT". In questo caso il processo deve ricominciare con l'inserimento di un nuovo TOBT.

2.2.3 TOBT: regole e responsabilità

Responsabilità per TOBT

AO/GH è responsabile del corretto aggiornamento e della coerenza del TOBT.

AO/GH deve notificare gli MTT/RTT e le loro variazioni per ogni tipo di aeromobile ad ADR attraverso l'email cdm@adr.it

Correzione/Cancellazione del TOBT

Se il TOBT viene modificato il nuovo orario deve essere almeno 3 min successivo al tempo di inserimento.

Se il TOBT non può essere rispettato deve essere aggiornato il prima possibile senza farlo scadere.

Inserimento TOBT

Il TOBT può essere inserito sulla piattaforma A-CDM disponibile per tutti gli utenti accreditati attraverso una piattaforma web. Le richieste di accreditamento alla piattaforma A-CDM possono essere richieste inviando un'email a cdm@adr.it

2.2.4 Sospensione della procedura A-CDM

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

- in ATIS sarà inserito il messaggio "A-CDM out of service";
- per sospensioni oltre le 12 ore verrà emesso NOTAM;
- AO/GH saranno informati dal Gestore Aeroportuale ADR;
- sarà adottato lo schema di taxi time standard;
- per ottenere miglioramenti di CTOT potrà essere richiesto all'ATC l'invio di un REA.

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

This rule applies only for flights without CTOT, for regulated flights the rule to apply is TOBT+EXOT<CTOT. At EOBT-2h a T-DPI-t message will be sent to NMOC containing the TTOT.

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

At EOBT-40' TOBT is confirmed and TSAT is issued. TOBT must be updated by AO/GH for any change. TOBT can be updated as often as desired until TSAT issue time, after that TOBT may be updated up to a maximum of 3 times, then the flight will lose priority in the pre-departure sequence. At EOBT-40', a T-DPI-s message will be sent to NMOC containing TOBT, TTOT, TSAT.

d. ARDT (Actual Ready Time) (M12)

Departing traffic must be "READY" within TOBT+5' and must contact ADR Flight Control Unit on frequency 121.725 MHz to obtain the ARDT.

ADR Flight Control Unit, after the check of "READY" status with the cameras, will issue the ARDT and will provide the pilot with the current TSAT.

If the aircraft is not "READY" within TOBT + 5', TOBT will be automatically deleted by A-CDM platform. A new TOBT must be inserted in the platform within 5 minutes, otherwise a FLS will be triggered by NMOC with the comment "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT". (e.g TOBT=1000, no ARDT within 1005, no TOBT update => FLS at 1010).

To de-suspend the flight the EOBT must be updated. If the flight is subject to a CTOT, at ARDT a DPI message will be sent to NMOC in order to try to get a CTOT improvement.

There's no need to request a REA message to get a CTOT improvement.

e. ASAT and AOBT (M14/M15)

Once the ARDT has been obtained, departing traffic shall monitor ATC frequency "Fiume Delivery" (121.800 MHz or 121.900 MHz 2200 - 0600 (2100-0500)) in order to receive the ATC Clearance according to TSAT and current traffic situation.

If TSAT is changed, pilot will be informed thereof by the handling agent or by the aircraft operator via other internal reporting channels. Pilots should refrain from asking TSAT updates to ATC to avoid frequency congestion.

Departing traffic must leave the stand within ASAT+5'. At AOBT an A-DPI message will be sent to NMOC containing latest TTOT.

If a different RWY from the one in use for take-off is necessary, pilots should advice FIUME Delivery 20min before TOBT.

If traffic is unable to leave the stand ASAT+5', or must return to the stand, it must inform ATC on the appropriate frequency. ATC will remove the flight from the pre-departure sequence and a C-DPI message will be sent to NMOC, that in turn issues a FLS message with the comment SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT". In this case the process has to be started over with a new TOBT.

2.2.3 TOBT: Rules and Responsibilities

Responsibility for TOBT

AO/GH is responsible of correct update and coherence of TOBT.

AO/GH must notify the MTT/RTT and subsequent changes for each aircraft type, to ADR via email cdm@adr.it.

TOBT Correction/Deletion

If TOBT is changed the new TOBT must be at least 3 min later than the present time.

If TOBT can no longer be met it must be updated as soon as possible, preventing it from expiring.

TOBT input

TOBT can be put into A-CDM platform available for all registered users through a web platform. An account to access A-CDM platform can be obtained via cdm@adr.it

2.2.4 A-CDM procedure suspension

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

- "A-CDM out of service" will be announced via ATIS;
- a NOTAM will be issued if the suspension lasts more than 12h;
- AO/GH will be informed by Aerodrome Operator ADR;
- a standard Taxi Time Scheme will be adopted;
- REA messages can be asked to ATC to request a CTOT improvement.

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

2.2.5 PROCEDURE DI PARTENZA NON A-CDM - Avarie o sospensioni

Quando 'pronti' i piloti dovranno contattare il Controllo Voli ADR sulla frequenza 121.725 MHz, per ottenere l'ARDT ed essere rilasciati a TWR. L'ATC gestirà la sequenza delle partenze in accordo a EOBT/ARDT.

2.2.6 Coordinamenti con NMOC

Un collegamento diretto con il Network Manager Operation Center (NMOC) consente uno scambio di dati continuo e completamente automatico attraverso i messaggi DPI (Dep Planning Info) e API (Arr Planning Info), presi in considerazione per consentire previsioni anticipate altamente accurate del traffico e dei tempi di atterraggio/partenza e un calcolo più preciso ed efficiente del CTOT grazie all'uso di tempi di decollo target locali. Di seguito è riportato l'insieme completo dei messaggi scambiati:

1. Flight Update Message (FUM)
2. General Arrival Planning Information (G-API)
3. Predicted Departure Planning Information (P-DPI)
4. Early Departure Planning Information (E-DPI)
5. Target Departure Planning Information (T-DPI)
6. ATC Departure Planning Information (A-DPI)
7. Cancel Departure Planning Information (C-DPI)

2.2.7 Contatti email

ENAV: acdm.lirf@enav.it
ADR: cdm@adr.it

2.2.5 NON A-CDM DEPARTURE PROCEDURES - failure or suspension

When 'ready' all departing aircraft must contact ADR Flight Control Unit on frequency 121.725 MHz, in order to obtain ARDT and be released to TWR. ATC will manage departure sequence according EOBT/ARDT.

2.2.6 Coordination with the NMOC

A direct connection with the network manager operation center (NMOC) enables a permanent and fully automatic data exchange through DPI (Dep Planning Info) and API (Arr Planning Info) messages taken into account to enable highly accurate early predictions of traffic and landing/departure times and a more accurate and efficient calculation of CTOT due to the use of local target take-off times. The following is the complete set of messages exchanged:

1. Flight Update Message (FUM)
2. General Arrival Planning Information (G-API)
3. Predicted Departure Planning Information (P-DPI)
4. Early Departure Planning Information (E-DPI)
5. Target Departure Planning Information (T-DPI)
6. ATC Departure Planning Information (A-DPI)
7. Cancel Departure Planning Information (C-DPI)

2.2.7 Email contacts

ENAV: acdm.lirf@enav.it
ADR: cdm@adr.it

3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio

- a. Gli aeromobili in atterraggio per RWY 16L/34R saranno istruiti quando possibile come segue: 'Procedere secondo lo standard 1'. Per standard 1 si intende: 'Mantenere l'ascolto sulla FREQ Fiume Ground 121.900 MHz, rullare su D, mantenere posizione su EG'
- b. All'interno dell' Area Apron (vedere AD 2 LIRF 2-9) è prescritto il rullaggio con precauzione a causa dei mezzi di rampa in movimento
- c. I piloti in atterraggio o in decollo per RWY 16L/34R dovranno ottenere specifica autorizzazione dalla torre prima di utilizzare la via di rullaggio D
- d. Procedure di entrata ed uscita per l'aeromobile B777: parcheggi 505, 507 e 509 utilizza le vie di rullaggio D – CF, start-up al traverso del 507
- e. Gli aeromobili codice D/E in rullaggio da/per l'hangar devono essere trainati fino a/da IHP H2
- f. I raccordi AG e AH sono ad uscita rapida dalla RWY 16R. I raccordi AF e AD sono ad uscita rapida dalla RWY 34L. I raccordi DE, DG, DH sono ad uscita rapida dalla RWY 16L. I raccordi DF, DD e DC sono ad uscita rapida dalla RWY 34R
- g. Rullaggio con cautela nell'area in prossimità dell'intersezione della TWY D con l'apron TWY NG a causa della presenza di una stazione dei vigili del fuoco che riduce la visibilità
- h. Uso preferenziale TWY per ingresso/uscita in Apron:

Traffico in arrivo/Arriving Traffic	RWY 16L/34R	RWY 16R/34L
100	TWY D - U	TWY A - H - BT - B - DM - U
200	TWY D - EG	TWY A - H
300	TWY D - EG	TWY A - H
400	TWY D - EG	TWY A - H
500 pari/even	TWY D - EG	TWY A - H
500 dispari/odd	TWY D - CF	TWY A - H
600	TWY D - H	TWY A - H
700	TWY D - H	TWY A - M/V
800	TWY D - H	TWY A - V / W / Y
900	TWY D - H	TWY A - J

Traffico in partenza/Departing Traffic	RWY 25	RWY 16R/34L
100	TWY U - DM	TWY DM - B - A
200	TWY NG - N - B	TWY N - B - A
300	TWY NG - N - B	TWY G - B - A
400	TWY NG - N - B/ P - B	TWY G - B - A
500 pari/even	TWY NG - N - B	TWY G - B - A
500 dispari/odd	TWY P - B	TWY G - B - A
600	TWY R - B	TWY R/T - B - A
700	TWY T - B	TWY V / M - A
800	TWY V / W / Y - A - H - BT - B	TWY V / W / Y - A
900	TWY J - A - H - BT - B	TWY J - A

4 Procedure applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità aeroportuale ridotta (RAVP)**4.1 Minimi operativi di aeroporto**

Per piste 16L, 16R sono consentite operazioni di:

- atterraggio con RVR pari o superiore a 75 m su tutti i trasmissometri
- decollo con RVR pari o superiore a 75 m sul trasmissometro STOP END o trasmissometro più prossimo

Per piste 34R, 34L sono consentite operazioni di:

- atterraggio con RVR pari o superiore a 550 m su tutti i trasmissometri
- decollo con RVR pari o superiore a 550 m sul trasmissometro STOP END o trasmissometro più prossimo

Per pista 25 sono consentite operazioni di:

3 Special rules for taxiway use

- a. Aircraft landed on RWY 16L/34R will be instructed when possible as follows: 'Continue standard 1'. Standard 1 is to intend: 'Monitor on Fiume Ground FREQ 121.900 MHz, taxi on D, hold short of EG'
- b. It is prescribed to taxi with caution inside the Apron Area (see AD 2 LIRF 2-9), due to ramp vehicles in movement
- c. Pilots landing and departing on RWY 16L/34R before using TWY D must obtain a specific authorization from the TWR
- d. Entry and exit procedures for aircraft B777: parking bays 505, 507 and 509 aircraft should use TWY D – CF, start-up abeam 507
- e. Aircraft code D/E taxiing to/from hangars should be towed until/ from IHP H2
- f. TWY intersections AG and AH are RWY 16R rapid exits. TWY intersections AF and AD are RWY 34L rapid exits. TWY intersections DE, DG and DH are RWY 16L rapid exits. TWY intersections DF, DD and DC are RWY 34R rapid exits
- g. Taxi with caution on area in proximity of intersection TWY D and apron TWY NG due to presence of firestation building reducing visibility
- h. Preferential use of TWY to enter/exit in Apron:

4 Reduced airport visibility procedures (RAVP)**4.1 Aerodrome operating minima**

For runways 16L, 16R following operations are permitted:

- landing with RVR equal to or greater than 75 m on all trasmissometers
- take off with RVR equal or greater than 75m on the STOP END trasmissometer or nearest trasmissometer

For runways 34R, 34L following operations are permitted:

- landing with RVR equal to or greater than 550 m on all trasmissometers
- take off with RVR equal to or greater than 550 m on the STOP END trasmissometer or nearest trasmissometer

- atterraggio con RVR pari o superiore a 550 m su tutti i trasmissometri
- decollo con RVR pari o superiore a 125 m sul trasmissometro MID o trasmissometro più prossimo

In caso di indisponibilità di tutti i valori RVR, non sono consentite operazioni di volo con VIS inferiore a 550 m

4.2 Minime operativi per il rullaggio

Con RVR minore o uguale a 75 m, nessuna operazione di rullaggio è consentita e l'aeromobile manterrà la posizione in attesa di miglioramento delle condizioni di visibilità

4.3 Movimentazione al suolo (Ref. LVP Chart)

In condizioni di scarsa visibilità è prevedibile una riduzione della capacità aeroportuale a causa delle restrizioni applicate alla movimentazione al suolo.

a. Aeromobili in arrivo

Gli aeromobili dovranno liberare:

- Pista 16R: al raccordo AG, accedendo in Apron attraverso la IHP V1 (TWY V) o W1 (TWY W) o J1 (TWY J) (riportare raggiunta la IHP A2 se si accede al piazzale 900 attraverso J1); se impossibilitati ai raccordi AH (riportare raggiunta la IHP A2 per l'accesso in Apron attraverso IHP V1 o W1) o AK/AL (riportare raggiunta la IHP A1 per ulteriori istruzioni)
- Pista 16L: preferibilmente al raccordo DG, se impossibilitati al raccordo DH. Procedere autonomamente fino alla IHP D7 (o D6 se liberata via DH) e riportare quando raggiunta. Seguire poi le istruzioni della TWR fino al raggiungimento dell'IHP EG1 dove, con visibilità inferiore a 150 m, bisognerà attendere il follow-me per essere scortati al parcheggio. In caso di impossibilità ad utilizzare i raccordi DG o DH, liberare la pista attraverso la TWY DL. Comunicare alla TWR il raggiungimento della IHP DL1 ed attendere lo spegnimento della stessa e le istruzioni della TWR per continuare il rullaggio via TWY D

b. Aeromobili in partenza

Pista 25:

- gli aeromobili rulleranno unicamente via TWY T (IHP T1) o TWY P (IHP P1) - TWY B - TWY BA;
- le TWY BC e BD non sono utilizzabili;

Pista 16R: utilizzata in caso di indisponibilità della pista 25 o per esigenze operative:

- gli aeromobili rulleranno via TWY M (IHP M1) - TWY A - TWY AA/AB o via TWY H (IHP H1) - TWY A - TWY AA/AB o via TWY J (IHP J1) - TWY A - TWY AA/AB;
- la TWY AC non è utilizzabile.

Pista 16L: utilizzata in caso di indisponibilità della pista 25 e della pista 16R o per esigenze operative:

- se la pista viene utilizzata solo per i decolli, gli aeromobili in partenza rulleranno via IHP D1 - TWY D - TWY DA;
- se la pista viene utilizzata per operazioni miste (partenze e arrivi) gli aeromobili in partenza rulleranno via TWY P (IHP P1) - TWYB - TWY CM, fino alla stop bar CM1 per successive istruzioni;
- la TWY DB non è utilizzabile.

c. Obblighi di riporto

In condizioni di visibilità ridotta tutti i piloti devono riportare a Fiume TWR:

- raggiunto 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

For runway 25 following operations are permitted:

- landing with RVR equal to or greater than 550 m on all trasmissometers
- take off with RVR equal to or greater than 125 m on the STOP END trasmissometer or nearest trasmissometer

In case of unavailability of all RVR values, flight operations with VIS lower than 550 m are not allowed.

4.2 Aerodrome operating minima

With RVR equal to or lower than 75 m, no taxi operation is permitted. Aircraft shall maintain position waiting for visibility conditions improvement.

4.3 Ground movement (Ref. LVP Chart)

In case of poor visibility conditions a reduced airport capacity can be expected due to restrictions applied on ground movements.

a. Arriving aircraft

Landing aircraft shall vacate:

- RWY 16R: TWY AG, entering the apron via IHP V1 (TWY V) or W1 (TWY W) or J1 (TWY J) (report reaching IHP A2 if entering the apron 900 via J1), if unable at TWY AH (report reaching IHP A2 if entering the apron via V1 o W1) or AK/AL (report reaching IHP A1 if entering the apron via V1 o W1 for further instructions)
- RWY 16L: preferably at TWY DG, if unable at TWY DH. Proceed autonomously to the IHP D7 (or D6 if vacated via DH) and report when reaching. Follow then TWR instructions until reaching IHP EG1 where, if visibility is less than 150 m, they will need to wait for the follow-me vehicle to be escorted to the parking stand. If unable to use TWY DG or DH, vacate the RWY via TWY DL. Report to the TWR to have reached IHP DL1 and wait until it is turned off and comply with TWR instructions to continue taxiing via TWY D

b. Departing aircraft

RWY 25:

- aircraft shall taxi via TWY T (IHP T1) or TWY P (IHP P1) - TWY B - TWY BA;
- TWY BC and BD shall not be used;

RWY 16R: to be used in case of RWY 25 unavailability or for operational reasons:

- aircraft shall taxi via TWY M (IHP M1) - TWY A - TWY AA/AB or via TWY H (IHP H1) - TWY A - TWY AA/AB or via TWY J (IHP J1) - TWY A - TWY AA/AB;
- TWY AC shall not be used.

RWY 16L: to be used in case of RWY 25 and RWY 16R unavailability or for operational reasons:

- if the RWY is used for take off only, departing aircraft shall taxi via IHP D1 - TWY D - TWY DA;
- if the RWY is used for mixed operations (departures and arrivals) departing aircraft shall taxi via TWY P (IHP P1) - TWY B - TWY CM, until reaching stop bar CM1 for further instructions;
- TWY DB shall not be used.

c. Mandatory reports

In reduced visibility conditions all pilots shall report to Fiume TWR:

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

4.4 Contingencies

Radar di Superficie (SMR) fuori servizio e/o Avaria Totale 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 followme è sempre obbligatoria.

4.5 Avaria radio sull'area di manovra

Vedi tabella 20.8

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

Al fine di ottimizzare la capacità di aeroporto sono applicate le seguenti procedure:

1. Ai piloti è richiesto di attenersi scrupolosamente alle istruzioni ATC
2. Si consente all'ATC di applicare nel tratto finale dell'avvicinamento la minima separazione radar, o la separazione minima in relazione alla categoria della turbolenza di scia se:
 - la pista in uso per gli atterraggi è la RWY 16L o la 34R
 - tutti gli aeromobili liberino la pista utilizzata per l'atterraggio alla massima velocità possibile, commisurata con la safety e in accordo con le procedure operative standard, e utilizzando la TWY di uscita rapida opportuna tra quelle descritte di seguito
 - per la pista in uso siano disponibili le TWY di uscita rapida
3. Un'occupazione prolungata di pista può comportare che l'aeromobile che segue nella sequenza venga istruito per il "go around". Al fine di ridurre il tempo di occupazione della pista, dovranno essere seguite le seguenti procedure:
 - i piloti dovranno pianificare l'atterraggio e la decelerazione in pista, utilizzando le distanze RWY THR indicate in tabella sottostante, per liberare in maniera sicura e rapida allo scopo di ridurre i ritardi e massimizzare l'utilizzo
 - non dovrà essere richiesto all'ATC di estendere il rullaggio sulla pista per accorciare i percorsi a terra e uscire più vicini all'area di sosta assegnata
 - i piloti non in grado di liberare la pista dalla TWY di uscita rapida appropriata definita di seguito, dovranno proseguire all'uscita seguente evitando di rallentare

EXIT	DE (30°)	DG (30°)	DH (30°)	
RWY 16L	1176 m Light	1766 m Medium	2516 m Medium-Heavy	
EXIT	AG (30°)		AH (30°)	
RWY 16R	1991 m Light-Medium		2455 m Medium-Heavy	
EXIT	DF (30°)	DD (30°)	DC (30°)	
RWY 34R	1173 m Light-Medium	1765 m Medium	2516 m Heavy	
EXIT	AF (30°)	AE (90°)	AD (30°)	AC (30°)
RWY 34L	1283 m Light-Medium	1667 m Light-Medium	2150 m Medium-Heavy	2875 m Heavy

NOTA

1. **Distanza corrispondente all'inizio del marking di centre line rapid exit taxiway (rif ICAO Doc 9157 part 2).**
2. **Al fine di ridurre i ritardi e di ottimizzare l'uso della pista, il punto di uscita richiesto per la RWY 16R è l'uscita rapida TWY AG (AE non utilizzabile).**
3. **AE non è una TWY di uscita rapida.**
4. Utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario in decollo: Alla ricezione dell'autorizzazione all'allineamento i piloti dovranno assicurarsi, compatibilmente con la sicurezza e le procedure operative standard, di essere in grado di rullare e posizionare correttamente l'aeromobile presso il punto attesa e allinearsi sulla pista non appena l'aeromobile che lo precede abbia iniziato la corsa di decollo o di atterraggio
5. Per quanto sia possibile i controlli di cabina devono essere terminati prima di allinearsi e i controlli da effettuare in pista devono essere ridotti al minimo tempo necessario

4.4 Contingencies

Surface Movement Radar (SMR) out of service and/or total failure of Runway Stop Bars.

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 always mandatory.

4.5 Radio failure on the manoeuvring area

See table 20.8

5 Special operational practice for minimum RWY occupancy

In order to maximize airport capacity following procedures are applied:

1. Pilots are requested to strictly comply with ATC instructions
2. ATC is allowed to guide ACFT on final approach using minimum radar separation or separation minimum according to wake turbulence category if:
 - RWY in use for landing is RWY 16L or RWY 34R
 - all ACFT exit the RWY at the fastest speed commensurate with safety and standard operating procedures using the most suitable rapid exit TWY among those described below
 - rapid exit for RWY in use are available
3. An extended RWY occupancy may result in the subsequent ACFT being instructed to "go around". In order to reduce RWY occupancy time, the following procedures apply:
 - pilots shall pre-plan their landing and roll out using the distances RWY THR indicated in the table below, to target the rapid exit TWY that provides for a safe and expeditious exit reducing delays and maximizing utilization at all times
 - tactical requests to extend the landing roll to shorten ground taxi and exit nearer to parking stands shall not be made to ATC
 - pilots unable to vacate the RWY via the suitable rapid exit TWY as defined below shall notify continue to the next exit avoiding to reduced speed

REMARK

1. **Distance corresponding to the beginning of marking of centre line rapid exit taxiway (ref ICAO Doc 9157 part 2)**
2. **In order to reduce delays and maximize RWY utilization, the required exit point for RWY 16R is rapid exit TWY AG (AE not usable)**
3. **TWY AE is not a rapid exit TWY.**
4. Minimum take off RWY occupancy time:
On receipt of line up clearance, pilots should ensure, in accordance with safety and standard operating procedures, that they are able to taxi and correctly position the ACFT at authorized holding position and line up on the RWY as soon as the preceding ACFT has started its take off roll or landing run
5. Whenever possible, cockpit checks should be completed prior to line up and any checks requiring completing while on the RWY should be kept to the minimum required

6. I piloti devono assicurarsi di essere in grado di cominciare la corsa di decollo immediatamente dopo aver ricevuto l'autorizzazione al decollo

7. I piloti non in grado di uniformarsi a questi requisiti dovranno notificarlo all'ATC il prima possibile una volta in contatto con la torre

8. Quando istruiti da Fiume Ground allo "standby 118.700", i piloti dovranno selezionare la frequenza TWR 118.700 MHz, mantenere l'ascolto radio e attendere di essere chiamati dalla TWR

9. Minime di separazione di pista ridotte (RRSM)
RRSM tra aeromobili che utilizzano la stessa pista può essere applicata solo durante le ore diurne (da SR+30 a SS-30) in accordo alle specifiche sotto elencate nel punto 9.1 e 9.2, una volta verificato che tutte le seguenti condizioni siano soddisfatte:

- a. le minime di turbolenza di scia devono essere applica
- b. la visibilità deve essere almeno di 5Km ed il ceiling non inferiore a 1000ft
- c. la componente in coda non dovrà superare i 5Kt
- d. il sistema di sorveglianza di torre deve essere disponibile
- e. l'azione frenante non dovrà essere condizionata da contaminanti in pista come ghiaccio, fango, neve ed acqua

9.1 Partenze

I decolli con RRSM possono essere consentiti da RWY25 solo quando l'aeromobile in partenza, precedente, sia in volo, abbia superato un punto distante aleno 2400m dalla posizione di allineamento del successivo aeromobile e i due aeromobili siano autorizzati per due distinte procedure iniziali di salita.

9.2 Arrivi

Un aeromobile in arrivo potrà essere autorizzato ad atterrare con RRSM su una pista temporaneamente occupata da un altro aeromobile solo nelle seguenti condizioni:

- a. atterraggi seguendo un atterraggio su RWY 16L/34R o RWY 16R/34L
 - l'aeromobile atterrato precedentemente ha liberato la pista o è in movimento ad una distanza di almeno 2400m dalla RWY THR e libererà la pista senza il backtracking
- b. atterraggi seguendo una partenza da RWY 16R/34L o RWY 16L o RWY25:
 - l'aeromobile in partenza è decollato e si trova ad una distanza di almeno 2400m dalla RWY THR

NOTA

ACFT saranno avvisati delle procedure RRSM in atto attraverso ATIS

6 Restrizioni locali ai voli

1. Traffico aereo ammesso:

- Voli di linea
- Voli charter
- Atterraggi tecnici e voli di posizionamento

2. Sistema di Multilaterazione (MLAT)

L'aeroporto di Roma Fiumicino 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

1. In fascia oraria notturna HR 2200-0500 (2100-0400) i voli dell'Aviazione Generale, compresi gli aerotaxi, sono consentiti senza possibilità di sosta dopo tale orario.

2. In fascia oraria diurna HR 0500-2200 (0400-2100) i voli dell'Aviazione Generale, compresi gli aerotaxi, sono consentiti solo in caso di PPR negato sullo scalo di CIA e alle seguenti condizioni:

- a. Non sono consentiti arrivi nelle fasce orarie 0800-1030 (0700-0930) e 1130-1330 (1030-1230).

6. Pilots should ensure that they are able to start the take off roll immediately after take off clearance is issued

7. Pilots not able to comply with these requirements should notify ATC as soon as possible once transferred to TWR

8. When instructed by Fiume Ground to "standby 118.700", pilots shall select the TWR frequency 118.700 MHz, maintain listening watch and wait for the tower to initiate communications soon

9. Reduced runway separation minima (RRSM)
RRSM between aircraft using the same RWY may only be applied during daylight hours (FM SR+30 TO SS-30) according to specific regulation described hereunder at point 9.1 and 9.2, provided that all of the following conditions of use are met:

- a. wake turbulence separation minima shall be applied
- b. visibility shall be at least 5Km and ceiling not lower than 1000ft
- c. tailwind component shall not exceed 5Kt
- d. the tower surveillance system must be available
- e. the braking action shall not be adversely affected by RWY contaminants such as ice, slush, snow and water

9.1 Departure

TKOF with RRSM may be allowed from RWY25 only when the preceeding departing aircraft is airborne, it has at least passed a point distant 2400m from the line-up position of the succeeding aircraft and the above two aircraft are cleared for distinct initial climb procedures.

9.2 Arrival

An arriving aircraft may be cleared for landing with RRSM on a runway temporarily occupied by another aircraft in following conditions only:

- a. landing following a landing on RWY 16L/34R or RWY 16R/34L
 - the preceeding landed aircraft has vacated the RWY or it is in motion at a distance of 2400m at least from the RWY THR and will vacate the runway without backtracking
- b. landing following a departure on RWY 16R/34L or RWY 16L or RWY25:
 - the departing aircraft has taken off and it is at a distance of 2400m at least from RWY THR

REMARK

ACFT will be advised of RRSM procedures in progress through ATIS

6 Local flight restrictions

1. Air traffic allowed:

- Scheduled flights
- Charter flights
- Technical landing and positioning flights

2. Multilateration System (MLAT)

Roma Fiumicino 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

1. During nighttime HR 2200-0500 (2100-0400) General Aviation flights, including air-taxi, are allowed with no possibility to stop beyond that time slot.

2. During daytime HR 0500-2200 (0400-2100) General Aviation flights, including air-taxi, are allowed only when CIA PPR is denied and under the following conditions:

- a. Arrivals are not allowed in the time slot 0800-1030 (0700-0930) and 1130-1330 (1030-1230).

b. È consentita una sosta massima di 12 ore e in accordo alla capacità residua delle piazzole disponibili per aviazione generale utilizzabili esclusivamente con push-back.

3. Il PPR di voli ferry-in/ferry-out non sarà autorizzato.

8 Avaria radio sull'area di manovra

Ogni qual volta un aeromobile che operi in area di manovra si trovi in una situazione di avaria radio dovrà comportarsi come segue:

Aeromobile in partenza:

continuerà rigorosamente 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 rigorosamente sul percorso assegnato, fino al limite dell'autorizzazione ricevuta dove attenderà il follow-me per il parcheggio, qualora sia stato istruito a raggiungerlo, fino allo stand;
- Se l'avaria avviene in volo o comunque non sono state ricevute istruzioni al rullaggio, l'aeromobile libererà la pista, si fermerà al primo IHP disponibile e attenderà il follow-me

b. Maximum 12 hours stop is allowed and in accordance with the remaining capacity of available general aviation stands that must be used with push-back only.

3. Ferry-in/ferry-out PPR will not be approved.

8 Radio failure on manoeuvring area

Whenever an aircraft operating in the manoeuvring area experiences a communication failure it shall operate as follows:

Departing aircraft:

it shall continue strictly on the assigned taxi route until reaching its clearance limit position waiting for follow-me car in order to be guided to the parking stand

Arriving aircraft:

- if it has already received taxiing instructions when the failure occurs, it continues strictly on the assigned route until reaching its clearance limit position, waiting for the follow-me car for parking assistance,
- if the failure occurs during the flight or in case no taxi instructions have been received, it will vacate the runway stopping at the first available IHP and waiting for follow-me

LIRF AD 2.21 PROCEDURE ANTIRUMORE

LIRF AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1 Generalità

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

2 Uso delle piste

2.1 Partenze

NIL

2.2 Arrivi

a. RWY 34L

Quando le condizioni meteorologiche lo consentono, percorrere il tratto sottovento ad Est dell'aeroporto ad un'altezza non inferiore a 2000 ft ed iniziare la virata base sorvolando la costa in modo da terminare la stessa virata base a 1500 ft a circa 6 NM dalla soglia pista. Quando le condizioni di traffico lo consentono, l'ente ATC potrà autorizzare l'aeromobile, se il pilota accetta, a percorrere il tratto sottovento ad Est dell'aeroporto ad un'altezza non inferiore a 1000 ft e ad effettuare la virata base a Nord-Ovest di Ostia senza sorvolare il centro urbano

b. RWY 34R o 25

Quando le condizioni meteorologiche lo consentono, sorvolare il centro urbano di Ostia ad una altezza non inferiore a 2000 ft

2.3 Restrizioni notturne

NIL

3 Restrizioni al suolo

3.1 Spinta inversa

NIL

3.2 APU

NIL

3.3 Prove Motori

1. NIL

4 Attività addestrativa

NIL

1 General

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

2 Use of RWY

2.1 Departures

NIL

2.2 Arrivals

a. RWY 34L

When meteorological conditions allow, fly down wind leg East of the airport and at a height not lower than 2000 ft and start base turn over the shore so as to complete it at 1500 ft at about 6 NM from the runway threshold. When traffic conditions allow and if pilot agrees, ATC unit may authorize aircraft to fly the down wind leg East of the airport at a height not lower than 1000 ft and to make the turn North-West of Ostia avoiding to overfly the town

b. RWY 34R or 25

When meteorological conditions allow, overfly Ostia town at a height not lower than 2000 ft

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

LIRF AD 2.22 PROCEDURE DI VOLO

LIRF AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 GENERALITA'

1.1. Attenzione: attività di elicotteri in VFR entro l'ATZ per operazioni di sicurezza.

1.2. L'ingresso nell'ATZ di Roma/Fiumicino non è consentito agli apparecchi di VDS avanzato.

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

NIL

2.1.1 Fuel Planning and Management

Durante le ore di picco (tab.1), la distanza di volo prevista corrisponde alla lunghezza nominale della P-RNAV, come pubblicata in AIP-Italia AD2 LIRF.

Tabella 1
RUSH HOUR (Orario Locale)
0630 - 0900
1100 - 1400
1630 - 1800
1900 - 2100
NOTA: estate LT=UTC+2h inverno LT=UTC+1h

Al di fuori delle menzionate ore di picco, le distanze nominali di ogni P-RNAV possono essere ridotte (distanza di volo prevista) secondo le indicazioni contenute nelle tabelle seguenti (tab.2 - tab.3):

Tabella 2		
STAR 16		
	STAR TO IAF	RUSH HOUR
ELKAP 3A	ELKAP - SUVOK	112.9 - 92.9 = 20
XIBIL 3A	XIBIL - SUVOK	102.9 - 82.9 = 20
GILIO 3A	GILIO - SUVOK	96.1 - 76.1 = 20
VALMA 3A	VALMA - SUVOK	87.5 - 67.5 = 20
ESINO 3A	ESINO - SUVOK	85.4 - 65.4 = 20
RITEB 3A	RITEB - EXAMA	76 - 56 = 20
LAT 3A	LAT - EXAMA	84 - 64 = 20
MOPUV 3A	MOPUV - EXAMA	96.6 - 76.6 = 20

Tabella 3		
STAR 34		
	STAR TO IAF	RUSH HOUR
ELKAP 3C	ELKAP - ODULA	
XIBIL 3C	XIBIL - ODULA	
RITEB 3C	RITEB - ODULA	
GILIO 3C	GILIO - ODULA	
LAT 3C	LAT - ODULA	
MOPUV 3C	MOPUV - ODULA	
VALMA 3C	VALMA - NEVUX	
ESINO 3C	ESINO - NEVUX	

2.2 Arrivi**2.2.1 Procedure di entrata**

a. Limite dell'autorizzazione
TAQ VOR o CMP VOR

b. Descrizione delle Link routes e STAR: vedere tabella 24

2.2.2 Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento

Vedere tabella 24

Avvicinamenti ILS paralleli per RWY 16L e 16R oppure 34L e 34R
Condizioni

Possono essere effettuati avvicinamenti paralleli purché:

a. il servizio radar sia operativo

1 GENERAL

1.1. Warning: VFR helicopters activity within ATZ due to security operations.

1.2. Advanced ultra light machines are not allowed to enter Roma/Fiumicino ATZ.

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

NIL

2.1.1 Fuel Planning and Management

During peak hours (table 1), the expected flight distance corresponds to the nominal length of the P-RNAV, as published in AIP-Italia AD2 LIRF.

Table 1
RUSH HOUR (Local Time)
0630 - 0900
1100 - 1400
1630 - 1800
1900 - 2100
Remark: summertime LT=UTC+2h wintertime LT=UTC+1h

Outside the aforementioned peak hours, the nominal distances of each P-RNAV can be reduced (expected flight distance) according to the indications contained in the following tables (tab. 2 - tab.3):

Table 2		
16		
HOURLY	OUT OF RUSH	SAVED MILES
9.9	92.9	20
9.9	82.9	20
1	76.1	20
5	67.5	20
4	65.4	20
5	56	20
4	64	20
6	76.6	20

Table 3		
34		
HOURL	OUT OF RUSH	SAVED MILES
138	124.8	15
138	114.8	15
136	81	15
133	108	15
133	37.3	20
129	73.9	20
127	62	15
120	35	15

2.2 Arrivals**2.2.1 Entry procedures**

a. Clearance limit
TAQ VOR or CMP VOR

b. Link routes and STAR description: see table 24

2.2.2 Holding/approach/missed approach procedures

See table 24

Parallel ILS approaches to RWY 16L and 16R or 34L and 34R
Conditions

Parallel approaches may be conducted provided that:

a. radar service is operative

- b. gli equipaggiamenti ILS siano operativi e gli aeromobili effettuino avvicinamenti ILS su entrambe le piste
- c. gli aeromobili siano informati che sono in atto avvicinamenti su entrambe le piste

Separazione

- a. durante la virata di stabilizzazione sui localizzatori paralleli tra gli aeromobili verrà assicurata una separazione minima verticale di 1000 ft oppure una separazione minima radar di 3 NM
- b. nel caso di avvicinamenti paralleli dipendenti la separazione minima radar tra gli aeromobili stabilizzati sul localizzatore sarà di:
 - 3 NM tra aeromobili stabilizzati sullo stesso localizzatore (con l'aggiunta della separazione longitudinale prevista per la turbolenza di scia)
 - 2 NM tra aeromobili successivi su localizzatori adiacenti

Gli aeromobili saranno informati che sono in corso avvicinamenti su entrambe le piste; tale informazione sarà fornita anche attraverso l'ATIS

NOTA

Allo scopo di ridurre il carico sulle frequenze radiotelefoniche, l'EAT viene comunicato solo quando il ritardo previsto sia superiore ai 15 minuti.

2.2.3 Controllo delle velocità

Vedere ENR 2.1.1.2

2.2.4 Procedure di radio-avaria

In caso di radio avaria:

- a. qualora il pilota abbia ricevuto e confermato un'autorizzazione ATC, il punto di riporto designato su cui iniziare la discesa per l'atterraggio è lo IAF previsto dalla STAR assegnata
- b. qualora il pilota non abbia ricevuto e confermato l'autorizzazione ATC a seguire una STAR il punto di riporto designato su cui iniziare la discesa, è:
 - CMP VOR

In questo caso l'aeromobile in ingresso su CMP effettuerà un avvicinamento RWY 16L seguito da circling in caso di vento non compatibile con la direzione di atterraggio.

2.3 Partenze

2.3.1 Informazioni generali

Operazioni prevolo

- a. Allo scopo di accelerare le operazioni, Fiumicino TWR assegnerà, insieme all'autorizzazione alla messa in moto, l'autorizzazione ATC comprensiva di:
 - rotta
 - ICP/SID
 - livello di salita iniziale
 - codice SSR

Qualora non fosse possibile assegnare l'autorizzazione ATC con quella della messa in moto verrà notificato tramite ATIS

NOTA

Il messaggio ATIS, oltre alle normali informazioni, conterrà anche la notizia di eventuali ritardi alla messa in moto.

- b. quando ritenuto necessario Roma ACC fornirà un'autorizzazione ATC dettagliata anziché in forma codificata di SID
- c. le indisponibilità VOR, sia dell'equipaggiamento di terra che di bordo, debbono essere segnalate immediatamente all'Ente ATC.
- d. in relazione al controllo della velocità per aeromobili in partenza, vale quanto riportato in ENR 2.1.2

Allineamenti multipli

Con le modalità indicate per i decolli da punti di decollo intermedi (INT TAKE-OFF), istruzioni all'allineamento su punti diversi della stessa

- b. ILS equipment are operative and the aircraft are making ILS approaches on both runways

- c. aircraft are advised that approaches are in progress on both runways

Separation

- a. a minimum of 1000 ft vertical separation or a minimum of 3 NM radar separation will be provided between aircraft during turn-on to parallel localizer courses
- b. in case of dependent parallel approaches, the minimum radar separation between aircraft established on the localizer course will be:
 - 3 NM between aircraft on the same localizer course (with additional longitudinal separation as required for wake turbulence)
 - 2 NM between successive aircraft on adjacent localizer course

Aircraft will be advised that approaches are conducted to both runways; this may be accomplished through use of the ATIS

REMARK

In order to reduce radiotelephony loading, the EAT is transmitted only if it is likely that the delay will be more than 15 minutes.

2.2.3 Speed control

See ENR 2.1.1.2

2.2.4 Radio-failure

In the event of radio failure:

- a. if the pilot has received and confirmed the ATC clearance the reporting point designated to descend for landing is the IAF linked to the assigned STAR
- b. if the pilot hasn't received and confirmed the ATC clearance to follow a STAR the reporting point designated to descend for landing is:
 - CMP VOR

In this case the aircraft entering CMP will carry out an approach for RWY 16L followed by circling in case of not compatible wind with the landing direction.

2.3 Departures

2.3.1 General information

Pre-flight operations

- a. In order to expedite operations, Fiumicino TWR will assign, together with the start-up engine clearance, an ATC clearance including:
 - route
 - ICP/SID
 - initial climb level
 - SSR code

When it is not possible to assign the ATC clearance together with the start-up engine clearance, it will be notified by ATIS

REMARK

ATIS message, in addition to the normal information, shall also contain notice of possible start up delays.

- b. when deemed necessary, Roma ACC will provide ATC clearance in full details instead of a coded SID
- c. VOR unavailability, due to ground or airborne equipment, shall be reported immediately to ATC Unit.
- d. rules regarding speed control of departing aircraft are in force according to ENR 2.1.2

Multiple line-ups

With the methods described for take-off from intermediate takeoffs points (INT TAKE OFF), line-up instructions on different points of the

pista possono essere date a non più di due aeromobili alle seguenti condizioni:

- a. unicamente per RWY 25 e durante le ore del giorno
- b. visibilità di almeno 5 km
- c. l'allineamento deve avvenire dalle intersezioni BC o BD e BA o BB
- d. il read-back del pilota deve contenere il designatore di pista, la denominazione della posizione intermedia e il numero della sequenza di partenza

2.3.2 Procedure per la messa in moto

Accensione motore al minimo

L'accensione del motore al minimo, per prova componenti o APU inoperativo, può essere effettuata, limitatamente ad uno alla volta e per non più di cinque minuti, su tutte le piazzole, ad eccezione di quelle i cui numeri vanno da 101 a 108, da 301 a 313, da 401 a 412, da 501 a 518, da 601 a 614, da 701 a 711 e da 801 a 807 per le quali deve essere ottenuta preventiva autorizzazione da parte del personale responsabile della società ADR attraverso la frequenza di compagnia.

I piloti non possono utilizzare l'APU sui parcheggi dove è disponibile l'apparecchiatura per collegarsi alla corrente elettrica diretta ed al condizionamento di cabina.

Se la suddetta apparecchiatura non è disponibile, è obbligatorio utilizzare il generatore di corrente mobile, tenendo spento l'APU.

Se l'aeromobile non è in grado di connettersi con i generatori di corrente o di condizionamento di cabina oppure il generatore di corrente mobile non è disponibile, oppure (vale solo per i widebodies) se la temperatura esterna è troppo elevata o troppo bassa, i piloti possono utilizzare l'APU per il tempo strettamente necessario per le procedure di partenza e di arrivo da e per il parcheggio assegnato. In questi casi il rappresentante di compagnia deve richiedere il permesso di tenere acceso l'APU alla società ADR - tel. +39 06-65953022.

2.3.3 Procedure di uscita

- a. Procedure di salita iniziale e SID: vedere tabella 24

NOTA

Le SID sono basate sull'uso delle RDL VOR, quindi è essenziale una rapida stabilizzazione sulla RDL VOR assegnata.

- b. Purché il servizio d'avvicinamento radar sia disponibile a Roma ACC sarà applicata una separazione minima di 1 minuto tra aeromobili successivi in partenza, aventi simili prestazioni di velocità. Le prescrizioni concernenti le separazioni in caso di turbolenza di scia sono mantenute

2.3.4 Controllo delle velocità

Vedere ENR 2.1.1.2

3 PROCEDURE DI SORVEGLIANZA

3.1 Informazioni generali

NIL

3.2 Caratteristiche operative

3.2.1 Uso dei sistemi di sorveglianza nel Servizio di Controllo di Aeroporto

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

3.2.2 Uso dei sistemi di sorveglianza per i movimenti di superficie

Il servizio di sorveglianza per i movimenti di superficie è fornito in accordo alla specifica regolamentazione pubblicata in AIP - ENR 1.6. Le funzioni sono espletate da Fiumicino TWR sulle relative frequenze (vedi tabella 18)

3.3 Caratteristiche tecniche

NIL

3.4 Radar avaria

NIL

4 PROCEDURE PER I VOLI VFR

same RWY can be given to no more than two aircraft according to the following conditions:

- a. on RWY 25 only and during daylight hours
- b. visibility 5 km or more
- c. line-up shall take place at the intersections BC or BD and BA or BB
- d. pilot's read-back shall contain RWY indication, intermediate take-off point indication and departure sequence number

2.3.2 Start-up procedures

Idling engine ignition

The idling engine ignition for components or APU inoperative test, limited to one at a time and for no more than 5 minutes, can be performed on all stands with the exception of 101 to 108, 301 to 313, 401 to 412, 501 to 518, 601 to 614, 701 to 711 and 801 to 807, for which prior authorization must be obtained through company frequency from the managing body of ADR at Fiumicino aerodrome.

Pilots cannot use Auxiliary Power Unit (APU) on parking bay where equipment is available to connect with direct electrical power and cabin air conditioning.

If the above mentioned equipment is not available, it is compulsory to use mobile ground power, keeping the APU off.

If aircraft is not equipped with connection for electrical power or air conditioning or mobile ground power is not available, or (only for wide bodies) the outside temperature is too high or too low, pilots may use APU for the time strictly needed for departure and arrival procedures from and to the assigned gate. In these cases company representative must require permission to the ADR office to keep APU on - telephone number +39 06-65953022.

2.3.3 Exit procedures

- a. Initial Climb Procedures and SID: see table 24

REMARK

SID are based on use of VOR RDL, therefore a quick establishment on the assigned VOR RDL is essential.

- b. Provided that APP radar service is available at Roma ACC, 1 minute separation minimum will be provided between successive departing aircraft having similar speed performances. The prescriptions regarding separation in case of wake turbulence are preserved

2.3.4 Speed control

See ENR 2.1.1.2

3 SURVEILLANCE PROCEDURES

3.1 General information

NIL

3.2 Operational characteristics

3.2.1 Use of surveillance systems in Aerodrome Control Service

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

3.2.2 Use of surveillance systems for surface movements

Surveillance service for surface movements is provided according to specific regulation published in AIP - ENR 1.6. Functions are provided by Fiumicino TWR on relevant frequencies (see table 18)

3.3 Technical characteristics

NIL

3.4 Radar failure

NIL

4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

4.1 Informazioni generali

4.1.1. Linguaggio da utilizzare nelle comunicazioni terra-bordo-terra: i piloti in possesso della specializzazione di competenza linguistica in inglese devono utilizzare la lingua inglese

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

NIL

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 16L e 16R.

Sono consentite operazioni LVTO per RWY 16L, 16R e 25.

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.

4.1 General information

4.1.1. Language to be used in air-ground communication: pilots with language proficiency in english shall use the english language

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

NIL

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 16L and 16R are approved for CAT III operations.

RWY 16L, 16R and 25 are 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.

LIRF AD 2.23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE**LIRF AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION****1 WILDLIFE HAZARD****1.1. Bird Control UNIT**

Attrezzature/procedure regolarmente gestite da B.C.U. (Bird Control Unit) con sorveglianza continua dell'area di movimento, dall'alba al tramonto con idonei sistemi di allontanamento.

1 WILDLIFE HAZARD**1.1. Bird Control UNIT**

Equipment / procedures regularly managed by B.C.U. (Bird Control Unit) with continuous surveillance of the movement area, from sunrise to sunset with suitable removal systems.

1.2. Concentrazione di volatili

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

1.2. Bird concentration

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

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)	Grandezza stormi Flock size	Area di maggior rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Storno European Starling	SEP mid/ metà MAR	Tutte le ore del giorno (max 1000-1300) Daylight (max 1000- 1300)	0-300	20-300	Sull'area Above the area	Area di manovra specialmente presso le aree verdi All manoeuvring area especially above grass areas
Pavoncella Lapwing	OCT- beginning/inizio APR	Tutte le ore del giorno (max 1000-1300) Daylight (max 1000- 1300)	0-150	15-150	Sull'area Above the area	Testata pista 16L, 16L/34R, 25/07, testata pista 25 Head RWY 16L, 16L/34R, 25/07, head RWY 25
Gabbiano reale mediterraneo Yellow-legged Gull	Sempre Always (max JUL-DEC)	Principalmente al mattino (0600-0800) e nel tardo pomeriggio (1600- 1800) Mainly in the morning (0600-0800) and late afternoon (1600- 1800)	0-900	5-200	Sull'area Above the area	Testate (specialmente pista 34L) e pista 16L/34R Heads (especially RWY 34L) and RWY 16L/34R
Cornacchia grigia Hooded Crow	Sempre Always	Tutte le ore del giorno Daylight	0-150	1-10	Sull'area Above the area	Area di manovra All manoeuvring area
Rondone Common Swift	APR-JUL	Tutte le ore del giorno Daylight	100-900	20-200	Pattugliamento in cielo Patrolling of the sky	Area di manovra e corridoi di decollo/ atterraggio All manoeuvring area and landing/takingoff corridors
Piccione domestico Feral Pigeon	Sempre Always (max AUGOCT)	Principalmente al mattino (0700-0800) Mainly in the morning (0700-0800)	0-100	5-60	Sull'area Above the area	Pista 16L/34 R RWY 16L/34R

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

Numero di riferimento	Descrizione
DAAD.LIRF.002	Presenza di non conformità sulle pendenze delle piazzole in sezioni limitate delle piazzole stesse. Rif: CS ADR DSN.E.360 - Slopes on Apron
DAAD.LIRF.010	Assenza di un sistema di monitoraggio automatico per le luci delle essential taxiways. Ref: ADR-DSN.S.890 - Monitoring
ELOS.LIRF.001	Le RHP di RWY 07/25 poste sulle TWY A e BA risultano interferire con le superfici di avvicinamento in caso di operazioni di atterraggio rispettivamente sulle piste 07 e 25. Rif: ADR-DSN.D.335 - Holding positions

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

Reference number	Description
DAAD.LIRF.002	Non compliant slopes on limited portions of the apron stands. Ref: CS ADR DSN.E.360 - Slopes on Apron
DAAD.LIRF.010	Absence of an automatic monitoring system for the lights of the essential taxiways. Ref: ADR-DSN.S.890 - Monitoring
ELOS.LIRF.001	TWY A and BA RHPs to RWY 07/25, infringe respectively RWY 07 and RWY 25 approach surfaces. Ref: ADR-DSN.D.335 - Holding positions

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

Carte - Charts	Pagine - Pages
AERODROME CHART ICAO	AD 2 LIRF 2 - 1
HOTSPOT MAP (NOT FOR NAVIGATION)	AD 2 LIRF 2 - 3
LOW VISIBILITY PROCEDURES CHART	AD 2 LIRF 2 - 5
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART - ICAO	AD 2 LIRF 2 - 7
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART - ICAO DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 2 - 9
AERODROME GROUND MOVEMENT CHART	AD 2 LIRF 2 - 11
AERODROME GROUND MOVEMENT CHART: ACFT CODE F - ICAO	AD 2 LIRF 2 - 13
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 16R/34L	AD 2 LIRF 3 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 07/25	AD 2 LIRF 3 - 3
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 16L/34R	AD 2 LIRF 3 - 5
AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE B ICAO	AD 2 LIRF 3 - 7
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART RWY 16R	AD 2 LIRF 3 - 9
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART RWY 16L	AD 2 LIRF 3 - 11
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART RWY 34R	AD 2 LIRF 3 - 13
STAR RNAV1 RWY 16L/R	AD 2 LIRF 4 - 1
STAR RNAV1 RWY 16L/R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 4 - 3
STAR RNAV1 RWY 16L/R ATC DISCRETION	AD 2 LIRF 4 - 11
STAR RNAV1 RWY 16L/R ATC DISCRETION DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 4 - 13
STAR RNAV1 RWY 34L/R	AD 2 LIRF 4 - 23
STAR RNAV1 RWY 34L/R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 4 - 25
STAR RNAV1 RWY 34L/R ATC DISCRETION	AD 2 LIRF 4 - 33
STAR RNAV1 RWY 34L/R ATC DISCRETION DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 4 - 35
STAR RWY 16L/R ATC DISCRETION	AD 2 LIRF 4 - 43
STAR RWY 16L/R ATC DISCRETION DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 4 - 45
STAR RWY 34 L/R ATC DISCRETION	AD 2 LIRF 4 - 47
STAR RWY 34 L/R ATC DISCRETION DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 4 - 49

Carte - Charts	Pagine - Pages
STAR CMP/TAQ RWY 07/25	AD 2 LIRF 4 - 51
STAR CMP/TAQ RWY 07/25 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 4 - 53
ICAO VISUAL APPROACH CHART	AD 2 LIRF 5 - 1
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS (Cat.II) OR LOC X RWY 16L ATC DISCRETION ONLY	AD 2 LIRF 5 - 3
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS (Cat.II) or LOC W RWY 16L	AD 2 LIRF 5 - 5
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 16L	AD 2 LIRF 5 - 7
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 16L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 5 - 9
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS (Cat.II) or LOC Z RWY 16R	AD 2 LIRF 5 - 11
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS (Cat.II) or LOC Y RWY 16R ATC DISCRETION ONLY	AD 2 LIRF 5 - 13
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 16R	AD 2 LIRF 5 - 15
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 16R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 5 - 17
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR RWY 16R	AD 2 LIRF 5 - 19
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS OR LOC RWY 34L	AD 2 LIRF 5 - 21
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 34L	AD 2 LIRF 5 - 23
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 34L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 5 - 25
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR RWY 34L	AD 2 LIRF 5 - 27
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS OR LOC RWY 34R	AD 2 LIRF 5 - 29
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 34R	AD 2 LIRF 5 - 31
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 34R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 5 - 33
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR RWY 07	AD 2 LIRF 5 - 35
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 07	AD 2 LIRF 5 - 37
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 07 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 5 - 39
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS or LOC RWY 25	AD 2 LIRF 5 - 41
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR RWY 25	AD 2 LIRF 5 - 43
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 25	AD 2 LIRF 5 - 45
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 25 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 5 - 47
INITIAL CLIMB PROCEDURES RWY 25	AD 2 LIRF 6 - 1
INITIAL CLIMB PROCEDURES RWY 25 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 6 - 3
INITIAL CLIMB PROCEDURES RWY 07 - RWY 25 (ATC DISCRETION)	AD 2 LIRF 6 - 7
INITIAL CLIMB PROCEDURES RWY 07 - RWY 25 (ATC DISCRETION) DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 6 - 9
INITIAL CLIMB PROCEDURES RWY 16R/16L	AD 2 LIRF 6 - 13
INITIAL CLIMB PROCEDURES RWY 16R/16L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 6 - 15
INITIAL CLIMB PROCEDURES RWY 34R/34L	AD 2 LIRF 6 - 21
INITIAL CLIMB PROCEDURES RWY 34R/34L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 6 - 23
INITIAL CLIMB PROCEDURES RNP1 RWY 16 R	AD 2 LIRF 6 - 29
INITIAL CLIMB PROCEDURES RNP1 RWY 16 R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 6 - 31

Carte - Charts	Pagine - Pages
INITIAL CLIMB PROCEDURES RNAV1 RWY 07	AD 2 LIRF 6 - 33
INITIAL CLIMB PROCEDURES RNAV1 RWY 07 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 6 - 35
SID RNAV NORTH AND WEST BOUND	AD 2 LIRF 6 - 37
SID RNAV NORTH AND WEST BOUND DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 6 - 39
SID SOUTH BOUND	AD 2 LIRF 6 - 41
SID SOUTH BOUND DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 6 - 43
SID EAST BOUND	AD 2 LIRF 6 - 47
SID EAST BOUND DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRF 6 - 49
OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE AREA RWY 34L	AD 2 LIRF 6 - 55
OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE AREA RWY 25	AD 2 LIRF 6 - 57
OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE AREA RWY 16R	AD 2 LIRF 6 - 59
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO	AD 2 LIRF 8 - 1

LIRF AD 2.25 Penetrazione della VSS (Visual Segment Surface)

LIRF AD 2.25 Visual segment surface (VSS) penetration

**THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK**