

1 LICR	REGGIO CALABRIA	
Indicatore di località Location indicator	Nome dell' Aeroporto Aerodrome name	

2 DATI AMMINISTRATIVI E GEOGRAFICI DELL'AEROPORTO	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
--	---

1 Coordinate ARP 38°04'19"N 015°39'13"E	ARP coordinates 38°04'19"N 015°39'13"E
2 Direzione e distanza dalla città 2.16 NM S	Direction and distance from city 2.16 NM S
3 Elevazione/Temperatura di riferimento 95 FT / 30.3 °C	Elevation/Reference temperature 95 FT / 30.3 °C
4 Ondulazione del geoide 132.3 FT	Geoid undulation 132.3 FT
5 Variazione magnetica/Variazione annuale 2° E (2005.0) / 4'E	Magnetic variation/Annual change 2° E (2005.0) / 4'E
6 Autorità amministrativa aeroportuale ENAC - DA Calabria Aeroporto di Lamezia Terme 88040 Lamezia Terme (Catanzaro) tel +39 0968 414111/345/309 fax +39 0968 414360 e-mail: calabria.apt@enac.gov.it Esercente S.A.CAL. S.p.A. 89131 Via Ravagnese, 11 - Reggio Calabria Tel: +39 0965 029471 Telex SITA: REGKWXH e-mail: aoc.reg@sacal.it Autorità ATS ENAV S.p.A. Centro Aeroportuale Reggio Calabria Tel: +39 0965 688001; fax: +39 0965 688023 e-mail: ci-reggiocalabria@enav.it	Aerodrome administration authority ENAC - DA Calabria Aeroporto di Lamezia Terme 88040 Lamezia Terme (Catanzaro) tel +39 0968 414111/345/309 fax +39 0968 414360 e-mail: calabria.apt@enac.gov.it Aerodrome operator S.A.CAL. S.p.A. 89131 Via Ravagnese, 11 - Reggio Calabria Tel: +39 0965 029471 Telex SITA: REGKWXH e-mail: aoc.reg@sacal.it ATS authority ENAV S.p.A. Centro Aeroportuale Reggio Calabria Tel: +39 0965 688001; fax: +39 0965 688023 e-mail: ci-reggiocalabria@enav.it
7 Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) IFR/VFR	Type of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8 Note 1) Vedi tabella 20, tabella 22.1 e tabella 23 2) Codice di riferimento Annesso 14 infrastrutture di volo: 3C	Remarks 1) See table 20, table 22.1 and table 23 2) Ref code Annex 14 flight infrastructure: 3C

3 ORARIO DI SERVIZIO	OPERATIONAL HOURS
-----------------------------	--------------------------

1 Amministrazione aeroportuale 0500-2300 (0400-2200)	Aerodrome Administration 0500-2300 (0400-2200)
2 Dogana e immigrazione 0630-1830 (0530-1730)	Customs and immigration 0630-1830 (0530-1730)
3 Servizio sanitario 0600-2400 (0500-2300)	Health and sanitation 0600-2400 (0500-2300)
4 AIS Briefing Office H24 ARO CBO ROMA	AIS Briefing Office H24 ARO CBO ROMA
5 ARO H24 ARO CBO ROMA	ARO H24 ARO CBO ROMA
6 METEO Briefing Office H24 ARO CBO ROMA	METEO Briefing Office H24 ARO CBO ROMA
7 ATS 0500-2300 (0400-2200)	ATS 0500-2300 (0400-2200)
8 Rifornimento JET-A1 con autobotte, AVGAS 100LL stazione fissa Servizio disponibile 0930-1830 (0830-1730) In altri orari rifornimento garantito per voli schedulati o chiamando CARBOIL con almeno due ore di preavviso al +39 0965 643430 o +39 329 4087408	Fuelling JET-A1 by tank-truck, AVGAS 100LL by fixed station Service available 0930-1830 (0830-1730) Fuelling assured at other times for scheduled flights or calling CARBOIL +39 0965 643430 or +39 329 4087408, with 2 HR prior notice
9 Handling AVIAPARTNER 0530-2100 (0430-2000), altri orari su richiesta	Handling AVIAPARTNER 0530-2100 (0430-2000), other hours on request
10 Servizi di sicurezza H24	Security H24
11 De-icing NIL	De-icing NIL

12	Note	Remarks
	1) AVIAPARTNER Handling - Ufficio Operazioni: - tel +39 0965 636412 - fax +39 0965 636412 - mobile + 39 349 8706585 - mobile + 39 349 1055579 - email: reg.handling.ops@aviapartner.aero - SITA REGAOXH 2) ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1 3) In altri orari il servizio ATS potrebbe inoltre essere fornito per ragioni operative, prima di entrare nel CTR di Reggio Calabria l'aeromobile dovrà richiedere ed ottenere da Roma ACC/FIC informazioni sull'effettiva disponibilità del servizio	1) AVIAPARTNER Handling: - Operational office: - tel +39 0965 636412 - fax +39 0965 636412 - mobile + 39 349 8706585 - mobile + 39 349 1055579 - email: reg.handling.ops@aviapartner.aero - SITA REGAOXH 2) ARO CBO ROMA: see GEN 3.1 3) In other hours ATS could be additionally provided for operational reasons, prior to entering Reggio Calabria CTR aircraft shall request and obtain by Roma ACC/FIC information about the actual availability of service

4	SERVIZI DI SUPPORTO ED ATTREZZATURE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
---	-------------------------------------	----------------------------------

1	Attrezzatura di carico e scarico merci AVIAPARTNER Handling: attrezzature imbarco - loader - dollies - rifornimento idrico - handler, ecc. Servizio sempre disponibile per voli commerciali schedulati; per voli non schedulati è necessario preavviso di 2.5 HR, chiamando il numero +39 349 8706585 o + 39 349 1055579	Cargo-handling facilities AVIAPARTNER Handling: boarding facilities - loaders - dollies - water supply - handler, etc. Service always available for scheduled commercial flights; for not scheduled flights 2.5 HR pre-notice required, calling phone number +39 349 8706585 or +39 349 1055579
2	Tipi di carburante/Olio JET A1, AVGAS 100LL / NIL	Fuel/Oil types JET A1, AVGAS 100LL / NIL
3	Capacità di rifornimento 33000 litri + 29000 litri	Fuelling capacity 33000 litres + 29000 litres
4	Sistema de-icing NIL	De-icing facilities NIL
5	Hangar per aeromobili in transito NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6	Servizio riparazioni per aeromobili in transito Attrezzatura normalmente disponibile per le riparazioni: piccole riparazioni tramite ALITALIA e Aeroclub	Repair facilities for visiting aircraft Repair facilities normally available: minor repairs by ALITALIA and Aeroclub
7	Note 1) Rifornimento con passeggeri a bordo o in fase d'imbarco sbarco passeggeri consentito previa richiesta del Vettore autorizzata da SACAL-AOC (si applicano specifiche misure di sicurezza) 2) Rifornimento vietato su Apron 3 3) Rifornimento non consentito su Apron 2 durante le operazioni di atterraggio/decollo per RWY 15/33 o di rullaggio sulla TWY F	Remarks 1) Fuelling with passengers on board or while embarking disembarking passengers allowed upon request from the Carrier authorized by SACAL-AOC (specific safety measures shall apply) 2) Fuelling prohibited on Apron 3 3) Fuelling not allowed on Apron 2 during landing and take off operations RWY 15/33 and taxiing on TWY F

5	SERVIZI PER I PASSEGGERI	PASSENGER FACILITIES
---	--------------------------	----------------------

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

6	SERVIZI ANTINCENDIO E DI SOCCORSO	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
---	-----------------------------------	-----------------------------------

1	Categoria servizio antincendio aeroportuale CAT 7 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 7 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso Equipaggiamento conforme CAT 7 ICAO. Veicoli: 5 AISP (idroschioma-polvere) 2 AIS (idroschioma) 1 A/TT (trattore cisterna) 25.000 litri 1 CA (camionetta di servizio) 1 ASA (soccorso aeroportuale)	Rescue equipment Equipment in compliance with CAT 7 ICAO. Vehicles: 5 AISP (water foam-dust) 2 AIS (water foam), 1 A/TT (tractor with tanker) 25.000 liters 1 CA (service jeep) 1 ASA (airport rescue)
3	Rimozione aeromobili in difficoltà Servizio di sollevamento e rimozione su richiesta al gestore aeroportuale	Capability for removal of disabled aircraft Lift and tow service supplied on request to aerodrome operator
4	Note NIL	Remarks NIL

7 DISPONIBILITA' STAGIONALE E SISTEMI DI PULITURA PISTE		SEASONAL AVAILABILITY AND CLEARING			
1 Equipaggiamenti di pulitura Aeroporto funzionale in tutte le stagioni dell'anno. Equipaggiamenti per la rimozione della neve: non applicabile.		Types of clearing equipment Aerodrome serviceable during all seasons of the year. Snow removal equipment: not applicable.			
2 Priorità Pista, raccordi, piazzali.		Clearance priorities Runway, taxiways, aprons.			
3 Note 1) Uso di materiali per il trattamento della superficie dell'area di movimento: non applicabile. 2) Piste appositamente preparate per l'inverno: non applicabile. 3) Rif. AIP AD 1.2.2 e AIC 2/21.		Remarks 1) Use of material for movement area surface treatment: not applicable. 2) Specially prepared winter runways: not applicable. 3) Ref. AIP AD 1.2.2 and AIC 2/21.			
8 DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO ED ALLE PIAZZOLE PROVA		APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA			
1 Superficie e resistenza dell'area di stazionamento Apron 1 (Main apron) Superficie: CONC/ASPH Resistenza: PCN 55/R/D/W/T Apron 2 (General Aviation) Superficie: ASPH Resistenza: PCN 24/F/C/W/T Apron 3 (General Aviation) Superficie: ASPH Resistenza: PCN 101/F/A/W/T		Apron surface and strength Apron 1 (Main apron) Surface: CONC/ASPH Strength: PCN 55/R/D/W/T Apron 2 (General Aviation) Surface: ASPH Strength: PCN 24/F/C/W/T Apron 3 (General Aviation) Surface: ASPH Strength: PCN 101/F/A/W/T			
2 Larghezza, superficie e resistenza delle TWY A Larghezza: 12 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 36/F/D/W/T B Larghezza: 24 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 44/F/A/W/T C Larghezza: 18 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 106/F/A/W/T D Larghezza: 10 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 57/F/C/W/T		TWY width, surface and strength A Width: 12 M Surface: ASPH Strength: PCN 36/F/D/W/T B Width: 24 M Surface: ASPH Strength: PCN 44/F/A/W/T C Width: 18 M Surface: ASPH Strength: PCN 106/F/A/W/T D Width: 10 M Surface: ASPH Strength: PCN 57/F/C/W/T			
3 Localizzazione/Elevazione ACL Vedi carta AOC in vigore		ACL location/Elevation See AOC in force			
4 Punto di controllo VOR/INS NIL / NIL		VOR/INS checkpoints NIL / NIL			
5 Note 1) TWY C chiusa		Remarks 1) TWY C closed			
9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA E SISTEMI DI CONTROLLO E SEGNALAZIONE		SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS			
1 Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili Vedi carta APD in vigore		Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands See APD chart in force			
2 Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY Vedi carta AD in vigore		RWY and TWY markings and lights See AD chart in force			
3 Barre d'arresto Vedi carta AD in vigore		Stop bars See AD chart in force			
4 Note NIL		Remarks NIL			
10 OSTACOLI AEROPORTUALI		AERODROME OBSTACLES			
Nelle aree di avvicinamento e decollo In approach and take off areas			Nell'area di circuitazione e all'interno dell'aerodromo 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	
Vedi AOC in vigore See AOC in force					
NOTE					
1) Causa ostacoli intorno all'aeroporto si applica quanto segue a) RWY 33: utilizzabile con le seguenti caratteristiche:					

Nelle aree di avvicinamento e decollo In approach and take off areas			Nell'area di circuitazione e all'interno dell'aerodromo 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	
<p>- pendenza della superficie di avvicinamento 1:30 - superficie curva, vedere Carta Ostacoli tipo "A" e tipo "B" - raggio nominale della curva 3070 m</p> <p>b) RWY 15: superficie di avvicinamento utilizzabile 1:30</p> <p>2) Traffico da/per l'aerodromo ed in avvicinamento a Messina città prestare attenzione a un ostacolo (pilone) HGT 236 m/774 ft AMSL (234 m/767 ft AGL), PSN 38°15'57"N 015°39'03"E situato nello stretto di Messina, illuminato con luci ad alta intensità, HR 1630-0500</p> <p>REMARKS</p> <p>1) Due to obstacles around the airport FLW apply</p> <p>a) RWY 33: usable with FLW characteristics:</p> <p>- approach surface slope 1:30 - curved surface see AOC type "A" and type "B" - nominal curve radius 3070 m</p> <p>b) RWY 15: approach surface slope 1:30 apply</p> <p>2) Traffic to/from aerodrome and approaching Messina town pay attention to obstacle (pylon) HGT 236 m/774 ft AMSL (234 m/767 ft AGL), PSN 38°15'57"N 015°39'03"E located Stretto di Messina, lighted by very high intensity lamps, HR 1630-0500</p>					

11	INFORMAZIONI METEOROLOGICHE	METEOROLOGICAL INFORMATION
1	Ufficio METEO associato ITALY MFU	Associated MET Office ITALY MFU
2	Orario di servizio H24	Hours of service H24
3	Ufficio responsabile preparazione TAF/Periodo di validità ITALY MFU / 24H	Office responsible for TAF preparation/Period of validity ITALY MFU / 24H
4	Tipo di previsione per l'atterraggio/Intervallo di emissione NIL / NIL	Type of landing forecast/Interval of issuance NIL / NIL
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/Lingua usata Carte, testi in linguaggio chiaro abbreviato IT/EN	Flight documentation/Language used Charts, abbreviated plain language texts IT/EN
7	Carte e documentazione disponibili per consultazione P, W, SWL	Charts and other information available for briefing or consultation P, W, SWL
8	Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione Fax	Supplementary equipment available for providing information Fax
9	Enti ATS destinatari delle informazioni Reggio Calabria TWR, Reggio Calabria APP	ATS units provided with information Reggio Calabria TWR, Reggio Calabria APP
10	Informazioni climatologiche e informazioni supplementari 1) ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1 2) ITALY MFU: vedi GEN 3.5 3) Aeroporto occasionalmente interessato da fenomeni di wind shear orografico, in prevalenza con venti settentrionali, che accelerano incanalandosi attraverso i rilievi dello Stretto di Messina. 4) Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 8500ft e cumulonembi o cumuli torreggianti con base di qualsiasi altezza	Climatological information and additional information 1) ARO CBO ROMA: see GEN 3.1 2) ITALY MFU: see GEN 3.5 3) Aerodrome occasionally affected by terrain-induced wind shear phenomena, mostly originated by northern winds accelerated by the channeling effect provided by the mountains overlooking Messina Strait. 4) Clouds of operational significance: clouds with base height below 8500ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance

12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE				RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	
Designazione NR RWY Designation	QFU	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates --- Coordinate RWY END RWY END Coordinates --- Ondulazione Geoid THR THR Geoid Undulation	THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
11	111°	1745 x 45	Resistenza/Strength: da/from THR 11 a/to THR 29: PCN 83/F/A/W/T Superficie/Surface: ASPH	38°04'30.93"N 015°38'20.96"E ----- 38°04'09.21"N 015°39'27.06"E ----- NIL	NIL / NIL

Designazione NR RWY Designation	QFU	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates --- Coordinate RWY END RWY END Coordinates --- Ondulazione Geoide THR THR Geoid Undulation	THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
29	291°	1745 x 45	Resistenza/Strength: da/from THR 11 a/to THR 29: PCN 83/F/A/W/T Superficie/Surface: ASPH	38°04'09.21"N 015°39'27.06"E ----- 38°04'30.93"N 015°38'20.96"E ----- 132.2 FT	42.2 FT / NIL
15	151°	2058 x 45	Resistenza/Strength: da/from THR 15 a/to THR 33: PCN 72/F/A/W/T Superficie/Surface: ASPH	38°04'45.98"N 015°38'46.33"E ----- 38°03'55.67"N 015°39'19.04"E ----- 132.8 FT	83.9 FT / 83.9 FT
33	331°	2058 x 45	Resistenza/Strength: da/from THR 15 a/to THR 33: PCN 72/F/A/W/T Superficie/Surface: ASPH	38°03'57.21"N 015°39'18.03"E ----- 38°04'53.30"N 015°38'41.56"E ----- 132.1 FT	34.2 FT / 36.3 FT

Designazione NR 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
11	Vedi AOC in vigore See AOC in force	NIL	NIL	1865 x 150	NIL
29	Vedi AOC in vigore See AOC in force	NIL	60 x 150	1865 x 150	90 x 90
15	Vedi AOC in vigore See AOC in force	NIL	60 x 150	2118 x 150	240 x 90
33	Vedi AOC in vigore See AOC in force	NIL	120 x 150	2118 x 150	150 x 90

Designazione NR RWY Designation	OFZ Obstacle free zone (OFZ)	Note Remarks
1	12	13
11	NIL	1) Pista non operativa/Not operational RWY
29	NIL	NIL
15	Non applicabile Not applicable	1) DTHR 254 m 2) Fine pista in calcestruzzo/RWY End in concrete
33	NIL	1) DTHR114 m 2) THR in calcestruzzo/THR in concrete

13 | DISTANZE DICHIARATE

DECLARED DISTANCES

Designazione RWY RWY designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
11	NU	NU	NU	NU
29	1745	1805	1745	NU
15	1998	2058	1998	1744
33	2058	2178	2058	1944

14 | LUCI DI AVVICINAMENTO E LUCI PISTA

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
11	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
29	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
15	SALS	420	NIL	THR G	NIL	3.25° wing bars entrambi i lati both sides	16.0	NIL
33	ALS	730	NIL	THR G	NIL	3.50° wing bars entrambi i lati both sides	18.0	NIL

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

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

15	ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
----	--	--

1	Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari Coordinate ABN: 38°04'21"N 015°39'15"E Caratteristiche: ABN rotante a luce bianca/verde Orario: SS-30/SR+30 durante l'orario operativo ATS	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation ABN Coordinates: 38°04'21"N 015°39'15"E Characteristics: ABN white/green revolving light Hours: SS-30/SR+30 during ATS operating hours
2	Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI: NIL Anemometri: 1) Circa 172 m Nord dopo THR33, circa 80 m lato destro RCL 2) Circa 30 m dopo THR15, circa 156 m lato destro RCL 3) Circa 474 m Sud dopo THR 15, circa 198 m lato destro RCL 4) Circa 172 m Nord dopo THR 33, circa 80 m lato destro RCL 5) Circa 40 m dopo THR 15, 468 m a destra RCL	LDI location and lights Anemometer location and lights LDI: NIL Anemometers: 1) About 172 m North after THR 33, about 80 m right side RCL 2) About 30 m after THR15, about 156 m right side RCL 3) About 474 m South after THR15, about 198 m right side RCL 4) About 172 m North after THR 33, about 80 m right side RCL 5) About 40 m after THR 15, 468 m right side RCL
3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY Vedi carta AD in vigore	TWY edge and centre line lighting See AD chart in force
4	Alimentatore secondario/Tempo di intervento GEIA/7sec	Secondary power supply/Switch over time GEIA/7 seconds
5	Note NIL	Remarks NIL

16	AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI	HELICOPTERS LANDING AREA
----	--------------------------------	--------------------------

1	Posizione NIL	Position NIL
---	-------------------------	------------------------

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

17 SPAZIO AEREO ATS	ATS 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
Reggio Calabria ATZ Cerchio di raggio/Circle of radius 3.0 NM centrato su/centred on: 38°05'00"N 015°39'00"E	2000 FT AGL	D	Reggio TWR EN / IT	7000 FT	1) WI Reggio Calabria CTR

18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE ATS	ATS 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 MHZ	0500-2300 (0400-2200)	1) In altri orari il servizio ATS potrebbe inoltre essere fornito per ragioni operative, prima di entrare nel CTR di Reggio Calabria l'aeromobile dovrà richiedere ed ottenere da Roma ACC/FIC informazioni sull'effettiva disponibilità del servizio/In other hours ATS could be additionally provided for operational reasons, prior to entering Reggio Calabria CTR aircraft shall request and obtain by Roma ACC/FIC information about the actual availability of service
APP	Reggio APP	120.275 MHZ	0500-2300 (0400-2200)	1) In altri orari il servizio ATS potrebbe inoltre essere fornito per ragioni operative, prima di entrare nel CTR di Reggio Calabria l'aeromobile dovrà richiedere ed ottenere da Roma ACC/FIC informazioni sull'effettiva disponibilità del servizio/In other hours ATS could be additionally provided for operational reasons, prior to entering Reggio Calabria CTR aircraft shall request and obtain by Roma ACC/FIC information about the actual availability of service
TWR	Reggio TWR	118.250 MHZ	0500-2300 (0400-2200)	1) In altri orari il servizio ATS potrebbe inoltre essere fornito per ragioni operative, prima di entrare nel CTR di Reggio Calabria l'aeromobile dovrà richiedere ed ottenere da Roma ACC/FIC informazioni sull'effettiva disponibilità del servizio/In other hours ATS could be additionally provided for operational reasons, prior to entering Reggio Calabria CTR aircraft shall request and obtain by Roma ACC/FIC information about the actual availability of service

19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATTERRAGGIO	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
VDF	Reggio Calabria Gonio Homer	NIL	H24	38°04'41.0"N 015°38'38.2"E	NIL	limitazioni a/limitations at 30 NM 020°/070° MRA 15000 FT 070°/140° MRA 20000 FT 140°/260° MRA 15000 FT 260°/020° MRA 10000 FT	1) Disponibile su richiesta sulle frequenze di APP, TWR ed emergenza/ Available on request on APP, TWR and emergency frequencies

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
VORTAC (3° E-2010.0)	CDC	117.30 MHZ CH 120X	VOR H24 TACAN H24	VOR 38°45'21.1"N 016°22'08.9"E TACAN 38°45'21.1"N 016°22'08.9"E	998 M AMSL	200 NM/60000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 060°/150° MRA 4500 FT 150°/220° MRA 9500 FT 220°/330° MRA 4500 FT 330°/060° MRA 7500 FT	1) MAINT: Primo e terzo FRI di ogni mese / first and third FRI each month: 0700-0900 (0600-0800)
VOR/DME (3° E-2020.0)	CTF	116.25 MHZ CH 109Y	VOR H24 DME H24	VOR 37°27'52.0"N 015°03'44.2"E DME 37°27'52.1"N 015°03'44.7"E	14 M AMSL	200 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/035° MRA 20000 FT 035°/060° MRA 14000 FT 060°/190° MRA 6000 FT 190°/350° MRA 10000 FT 350°/360° NU	1) MAINT: il primo/first TUE del mese/each month 0900-1100 (0800-1000) solo se presenti condizioni VMC/only if VMC are in force
DVOR/DME (4° E-2020.0)	RCA	111.00 MHZ CH 47X	DVOR H24 DME H24	DVOR 38°04'35.7"N 015°38'43.0"E DME 38°04'35.7"N 015°38'42.5"E	26 M AMSL	Settore/sector 000°/315°: 40 NM/25000 FT Settore/sector 315°/360°: 80 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 060°/170° MRA 15000 FT 170°/230° MRA 5000 FT 230°/060° MRA 9000 FT	1) MAINT: Primo THU di ogni mese/first THU each month: 1300- 1600 (1200-1500)
RWY 33 LOC (2° E-2005.0)	REG	109.30 MHZ	H24	38°02'44.7"N 015°39'52.3"E	NIL	limitazioni a/limitations at 10 NM MRA 3500 FT	1) LOC: COV ridotta a/reduced to 18 NM. Non utilizzabile per avvicinamenti in automatico entro/Not usable for coupled approach inside 5 NM RCA DME. Non utilizzabile dopo aver sorvolato in avvicinamento/ Not usable after overflying inbound RCA NDB/OM. Settore di avvicinamento utilizzabile/Front course reliable WI +/- 15°. 2) L'indicazione fornita (017°) di orientamento magnetico, non è allineata con l'asse longitudinale della RWY33/The indication supplied (017°) magnetic track, is not aligned with RWY33 longitudinal axis.
DME	REG	CH 30X	H24	38°02'45.3"N 015°39'52.3"E	89 M AMSL	NIL	1) Utilizzabile solo per procedure pubblicate/Usable for published procedures only 2) MAINT: primo TUE di ogni mese/ first TUE each month 0800-1100 (0700-1000)
OM	-	75.00 MHZ	H24	38°00'46.5"N 015°39'01.0"E	NIL	NIL	NIL
MM	-	75.00 MHZ	H24	38°02'16.6"N 015°39'40.7"E	NIL	NIL	NIL

20 REGOLAMENTI DEL TRAFFICO LOCALE

LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

1	Usso preferenziale delle piste Normalmente è utilizzata la RWY 15/33	Runway preferential use RWY 15/33 is normally used
2	Apron Ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali L'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali è assicurato in collaborazione tra ENAV S.p.A. e il gestore aeroportuale, in accordo alle disposizioni del Codice della Navigazione (Articolo 691bis e 705) con le seguenti modalità: 1) Orario di servizio 0500-2300 (0400-2200) 2) Nominativo di chiamata e frequenza	Apron Orderly movement of aircraft on aprons The orderly movement of aircraft on apron is assured in cooperation with ENAV S.p.A. Italian Company for Air Navigation Services) and aerodrome operator, according to Italian Air Navigation law provisions (Articles 691 bis and 705) as follows: 1) Operational hours 0500-2300 (0400-2200) 2) Call sign and frequency

<p>ATC Reggio TWR: 118.250 MHz</p> <p>3) Area di applicazione Apron 1, 2, 3.</p> <p>4) Servizi forniti</p> <p>a) Aeromobili in partenza: istruzioni per il push-back e/o il rullaggio</p> <p>b) Aeromobili in arrivo: - istruzioni per il rullaggio - assegnazione parcheggi</p> <p>c) Follow-me: l'assistenza del follow-me è fornita in caso di necessità o su richiesta dell'equipaggio di condotta</p> <p>d) Marshalling: il marshalling è fornito dall'handler in caso di necessità o su richiesta dell'equipaggio di condotta</p> <p>5) Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali Aeromobili in partenza: riceveranno la taxi clearance soltanto dopo la comunicazione AIRCRAFT READY da parte del gestore aeroportuale all'ATC.</p> <p>NOTA 1 L'area di rifornimento per aeromobili che richiedono carburante AVGAS 100LL è utilizzabile alle seguenti condizioni: - il movimento dell'aeromobile da/per la piazzola AVGAS 100LL deve essere coordinato tra SACAL-AOC e Reggio TWR e deve essere assistito da un marshaller; - il pilota deve coordinarsi via radio con Reggio TWR per ricevere le necessarie istruzioni.</p> <p>NOTA 2 Lo stato di "AIRCRAFT READY" significa: - porte e stive sono chiuse; - Aircraft Safe Area è libera da persone, mezzi, equipaggiamenti e ostacoli; - l'aeromobile è completamente pronto al rullaggio; - è stata consegnata all'handler la documentazione prevista.</p> <p>6) Movimentazione degli aeromobili sul piazzale</p> <p>a) Self-manoeuving: in funzione della pista in uso e del traffico in atto, Reggio TWR fornisce</p> <ul style="list-style-type: none"> - agli aeromobili in arrivo, la TWY di ingresso sull'apron, la apron TWY e lo stand assegnato - agli aeromobili in partenza, la apron TWY e la TWY di uscita dall'apron <p>b) Push-back: la manovra inizia sullo stand e termina sulla apron TWY. Prima di iniziare le operazioni, gli equipaggi di condotta devono richiedere l'approvazione a Reggio TWR.</p> <p>NOTA La manovra è eseguita sotto la responsabilità dell'equipaggio di condotta e dell'operatore di handling.</p> <p>7) Piazzali a regolamentazione speciale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durante il rullaggio di un aeromobile sulla apron TWY F, le operazioni di assistenza agli aeromobili sull'Apron 2 devono essere sospese; mezzi e persone devono allontanarsi verso il lato opposto alla apron TWY F - Durante il rullaggio di un aeromobile sulla apron TWY G, le operazioni di assistenza agli aeromobili sull'Apron 3 devono essere sospese; mezzi e persone devono allontanarsi verso il lato opposto all'apron TWY G 	<p>ATC Reggio TWR: 118.250 MHz</p> <p>3) Application area Apron 1, 2, 3.</p> <p>4) Services provided</p> <p>a) Departing aircraft: push-back and/or taxiing instructions</p> <p>b) Arriving aircraft: - taxiing instructions - stand allocations</p> <p>c) Follow-me: follow-me assistance is provided in case of necessity or on pilot request</p> <p>d) Marshalling: marshalling is provided by handler in case of necessity or on pilot's request</p> <p>5) Limitations/regulations on aprons Departing aircraft: shall receive taxi clearance only after ATC has received AIRCRAFT READY communication by Aerodrome Operator.</p> <p>REMARK 1 Fuel area usable for acft needing fuel type AVGAS 100LL necessarily as follows: - movement of aircraft to/from the AVGAS 100LL fuel system shall be coordinated between SACAL-AOC and Reggio TWR and shall be assisted by marshaller; - the pilot shall coordinate with Reggio TWR by radio and receive necessary instructions.</p> <p>REMARK 2 "AIRCRAFT READY" status means: - aircraft doors and holds are closed; - Aircraft Safe Area clear from vehicles, equipment obstacles and ground personnel; - aircraft fully ready to taxi; - compulsory documentation provided to handler.</p> <p>6) Aircraft movement on apron</p> <p>a) Self-manoeuving: depending on runway in use and traffic in progress, Reggio TWR provides</p> <ul style="list-style-type: none"> - to arriving aircraft, the TWY to enter the apron, the apron TWY and the assigned stand - to departing aircraft, the apron TWY and the TWY to exit the apron <p>b) Push-back: the manoeuver starts at the stand and ends on apron TWY. Before starting push-back, flight crew shall request Reggio TWR approval.</p> <p>REMARK The manoeuver is performed under flight crew and handling operator responsibility.</p> <p>7) Apron subject to special regulation</p> <ul style="list-style-type: none"> - During taxiing on apron TWY F, handling operations on Apron 2 must be suspended; equipment and people must move away to the opposite side of the apron TWY F - During taxiing on apron TWY G, handling operations on Apron 3 must be suspended; equipment and people must move away to the opposite side of the apron TWY G
<p>3) Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio</p> <p>1) La TWY C è chiusa</p> <p>2) Il rullaggio e l'attesa sulle TWY A e B non sono consentiti durante le operazioni di atterraggio e decollo per RWY 15/33 di aeromobili di categoria B o superiore</p> <p>3) Il rullaggio sulle apron TWY F e G non è consentito durante le operazioni di atterraggio e decollo per RWY 15/33</p>	<p>Special rule for taxiway use</p> <p>1) TWY C closed</p> <p>2) Taxiing and holding on TWY A and B prohibited during landing and takeoff operations RWY 15/33 of aircraft B or greater</p> <p>3) Taxiing on apron TWY F and G prohibited during LDG and TKOF OPS RWY 15/33 of ACFT B or greater</p>
<p>4) Procedure applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO) Quando il valore della visibilità è pari o inferiore a 1500m si applicano le seguenti procedure:</p> <p>1) non sono disponibili procedure LVP</p> <p>2) Operazioni sulla pista: nessuna</p> <p>3) Operazioni in aeroporto: Le operazioni di arrivo in IFR non sono consentite quando la visibilità è inferiore a 1500m oppure: a) in avvicinamento il ceiling è inferiore a 1500 ft b) in atterraggio, la visibilità (slant visibility) è inferiore a 5 km. Le operazioni di partenza in IFR non sono consentite quando la visibilità è inferiore a 5 km o il ceiling è inferiore a 1500 ft. Le operazioni diurne in VFR Speciale sono consentite ad aeromobili ad ala fissa (solo a quelli di classe "A" EU OPS 1) ed elicotteri. Le operazioni in VFR notturno sono consentite solo ad elicotteri in servizio HEMS e/o SAR, sia per trasporto che in posizionamento, secondo le normative che regolamentano le operazioni HEMS e/o SAR. Gli aeromobili e i voli di Stato e militari non sono soggetti a quanto riportato nei precedenti punti.</p> <p>4) Attività di addestramento Non sono consentite durante le AWO.</p>	<p>Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO) When the visibility value is equal to or less than 1500m, the following procedures are applied:</p> <p>1) criteria for the initiation of LVP procedures are not available</p> <p>2) runway operations: none</p> <p>3) aerodrome operations: IFR arrival operations are not allowed when visibility is less than 1500m or: a) on approach the ceiling is less than 1500ft b) on landing slant visibility is less than 5 km. Departure operations in IFR are not allowed when the visibility is less than 5km or the ceiling is less than 1500ft. Daytime special VFR operations are allowed for fixed wing aircraft (only class 'A' EU OPS 1) and helicopters.</p> <p>Night VFR operations are allowed only to helicopters in HEMS and/or SAR service according to the regulations governing HEMS and/or SAR operations.</p> <p>State and military flights are not subject to the above rules.</p> <p>4) Training activities Not allowed during AWO</p>

5) Movimentazione al suolo Durante le AWO in area di movimento è consentita la movimentazione di un solo aeromobile per volta.	5) Ground movement During AWO only one aircraft operation is allowed in the movement area at a time
6) Contingency NIL	6) Contingency NIL
7) Avaria radio nell'area di manovra Ogni qualvolta un aeromobile o veicolo che operi sull'area di manovra si trovi in una situazione di avaria radio dovrà operare come segue: - Aeromobile in partenza: continuerà rigorosamente sul percorso assegnato, fino al limite dell'autorizzazione ricevuta in attesa dell'arrivo del FOLLOW-ME per il parcheggio - Aeromobile in arrivo: si fermerà in pista e rimarrà in attesa del follow-me per il parcheggio.	7) Radio failure on manoeuvring area whenever an aircraft, moving in the movement area, suffers a radio failure it shall operate as follows: - Departing aircraft the aircraft will continue on the assigned path until the limit of the clearance received waiting for the arrival of the follow me for parking - Arriving aircraft the aircraft will stop on the runway and wait for the follow me to reach the stand.
5 Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario NIL	Special operational practice for minimum RWY occupancy NIL
6 Restrizioni locali ai voli 1) RWY 11/29: operativa solo RWY 29 per i soli decolli 2) Per l'utilizzo della RWY 15/33 vedi la NOTA della Tabella 10 3) I voli verso l'Area della Polizia devono richiedere una preventiva autorizzazione a "POLIZIA DI STATO - QUINTO REPARTO VOLO" tel +39 0965 63801, fax +39 0965 6380577. 4) Le manovre di back track su RWY 15/33 devono essere effettuate solo sulle testate delle piste eccetto che per gli aeromobili con MTOW uguale o inferiore a 5700 kg	Local flight restrictions 1) RWY 11/29: only RWY 29 operational, exclusively for take-off 2) To use RWY 15/33 see REMARK of Table 10 3) Flights to Police Area shall require PPR to "POLIZIA DI STATO - QUINTO REPARTO VOLO" tel +39 0965 63801, fax +39 0965 6380577. 4) Back track manoeuvres on RWY 15/33 must be performed on RWY heads only except ACFT with 5700 kg MTOW or less
7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale Gli aeromobili dell'aviazione generale in arrivo all'aeroporto, eccetto il traffico locale, dovranno richiedere autorizzazione all'Ufficio AOC della S.A.C.A.L. SpA (gestore aeroportuale), specificando: tipo di aeromobile, immatricolazione, periodo di permanenza, aeroporto di partenza, ETA, massimo peso al decollo, numero delle persone a bordo, dati sull'operatore dell'aeromobile (inclusi numeri di fax e telefono)	Provisions for general aviation aircraft General aviation ACFT arriving to AD, except for local traffic, shall require a previous permission to S.A.C.A.L. SpA AOC (AD operator) specifying: type of ACFT, registration mark, extent of stay, departure AD, ETA, maximum take-off weight, POB and ACFT operator data (including fax and phone number)
8 Avaria radio sull'area di manovra Lampada da segnalazione disponibile presso Reggio TWR	Radio failure on manoeuvring area Signalling lamp available at Reggio TWR

21 PROCEDURE ANTIRUMORE		NOISE ABATEMENT PROCEDURES	
1 Generalità NIL	General NIL	1 Generalità NIL	General NIL
2 Uso delle piste 1) Partenze NIL 2) Arrivi NIL 3) Restrizioni notturne NIL	Use of RWY 1) Departures NIL 2) Arrivals NIL 3) Night restrictions NIL	2 Uso delle piste 1) Partenze NIL 2) Arrivi NIL 3) Restrizioni notturne NIL	Use of RWY 1) Departures NIL 2) Arrivals NIL 3) Night restrictions NIL
3 Restrizioni al suolo 1) Spinta inversa NIL 2) APU NIL 3) Prove Motori NIL	Ground restrictions 1) Reverse NIL 2) APU NIL 3) Engine run ups NIL	3 Restrizioni al suolo 1) Spinta inversa NIL 2) APU NIL 3) Prove Motori NIL	Ground restrictions 1) Reverse NIL 2) APU NIL 3) Engine run ups NIL
4 Attività addestrativa NIL	Training activity NIL	4 Attività addestrativa NIL	Training activity NIL

22 PROCEDURE DI VOLO	FLIGHT PROCEDURES
<p>1 GENERALITA'</p> <p>1.1 Provvedimento D.G.A.C. n° 42/1469/A3/33 datato 14 marzo 2000 e provvedimento ENAC 101906 datato 2 maggio 2001 e ENAC-CIA-25/06/2015-0068686-P</p> <p>In considerazione delle traiettorie di avvicinamento e delle caratteristiche dell'aeroporto, associate a fenomeni di wind-shear e di turbolenza riscontrati durante l'avvicinamento e il finale, a causa dell'orografia, le seguenti limitazioni operative ai voli IFR e VFR sono in vigore:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Massima componente di vento al traverso consentita per RWY 33: <ul style="list-style-type: none"> - di giorno: 20 kt in caso di pista asciutta; 10 kt in caso di pista bagnata; - di notte: settore del vento da 330° a 060°, 15 kt in caso di pista asciutta, 10 kt in caso di pista bagnata; settore del vento da 240° a 330°, 10 kt sia in caso di pista asciutta, sia in caso di pista bagnata. 2) Limitazioni per il vento per RWY 15: <ul style="list-style-type: none"> - Dovrà essere applicata una riduzione del 33% della massima componente di vento, dimostrata, pubblicata su Manuale di Volo/Manuale Operativo di Volo (AFM/AOM) per ogni tipo di aeromobile 3) Eseguendo un avvicinamento (a vista o strumentale), l'aeromobile dovrà sorvolare la prima barra del sentiero di avvicinamento curvilineo a 750 ft AMSL, in configurazione di atterraggio e stabilizzato alla velocità in finale. 4) Gli aeromobili e i voli di Stato e militari non sono soggetti a tale normativa <p>NOTA</p> <p>Gli aeromobili di categoria "A" che eseguono un avvicinamento a vista per RWY 33 sono esentati dal sorvolare la prima barra del sentiero di avvicinamento curvilineo a 750 ft AMSL, e possono riportare in finale in accordo con il proprio circuito operativo standard. (Provvedimento ENAC n. 22397/A.I.A./R.2 datato 14 marzo 2002).</p> <p>Inoltre non è consentita attività di addestramento sull'aeroporto su operazioni di linea aerea, ad eccezione di quella prevista per la qualificazione. In ogni caso il pilota ai comandi responsabile del volo dovrà sedere al lato sinistro della cabina, mentre il pilota controllore dovrà sedere sulla destra</p> <p>1.2 Provvedimento ENAC n. 78210 datato 1/12/06 e n. 5739 datato 26/01/2007</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Le operazioni di arrivo in IFR non sono consentite quando la visibilità è inferiore a 1500 m o: <ol style="list-style-type: none"> a) in avvicinamento il ceiling è inferiore a 1500 ft b) in atterraggio, la visibilità (slant visibility) è inferiore a 5 km 2) Le operazioni di partenza in IFR non sono consentite quando la visibilità è inferiore a 5 km o il ceiling è inferiore a 1500 ft. 3) Le operazioni diurne in VFR speciale sono consentite ad aeromobili ad ala fissa (solo a quelli di classe "A" EU OPS 1) e ad elicotteri. 4) Le operazioni in VFR Notturno sono consentite solo ad elicotteri in servizio HEMS e/o SAR, sia per trasporto che in posizionamento, secondo le normative che regolamentano le operazioni HEMS e/o SAR. 5) Gli aeromobili e i voli di Stato e militari non sono soggetti a tale normativa <p>1.3 Circuito di traffico: RWY 15 a destra, RWY 33 a sinistra</p>	<p>GENERAL</p> <p>Italian Civil Aviation Authority provision 42/1469/A3/33 dated 14 March 2000 and ENAC provision 101906 dated 2 May 2001 and ENAC-CIA-25/06/2015-0068686-P</p> <p>Due to approach trajectories and aerodrome characteristics associated with experienced wind-shear and turbulence phenomena during approach and final caused by orography, following operational limitations to IFR and VFR flights are in force:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) RWY 33 maximum cross-wind components allowed: <ul style="list-style-type: none"> - by day: 20 kt in dry conditions, 10 kt in wet conditions; - by night: wind sector from 330° to 060°, 15 kt in dry conditions, 10 kt in wet conditions; wind sector from 240° to 330°, 10 kt both in dry and wet conditions. 2) RWY 15 wind limitation: <ul style="list-style-type: none"> - It shall be applied a 33% reduction from the maximum demonstrated wind component published on the Aircraft Flight Manual/Aircraft Operating Manual (AFM/AOM) for each type of aircraft 3) Following any (visual or instrument) approach, the aircraft shall overfly the first barrette of the curved approach path at 750 ft AMSL, with stabilized final speed and landing configuration. 4) State and military aircraft and flights are not affected by the present regulations <p>REMARK</p> <p>Cat "A" aircraft performing a visual approach to RWY 33 are exempted from overflying the first barrette of the curved approach path at 750 ft AMSL and can report on final according to their own standard operational circuit. (Provision ENAC n. 22397/A.I.A./R.2 dated 14 March 2002).</p> <p>Moreover no training activity is allowed on air-line operations on the aerodrome, with the exception of the one provided for the qualification. In any case the commander in charge of the flight shall seat on the left side of the cockpit, while the check-pilot shall seat on the right side of the cockpit.</p> <p>Italian C.A.A. provisions n. 78210 dated 1/12/06 and n. 5739 dated 26/01/2007</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) IFR arrival operations are not allowed when the visibility is lower than 1500 m or: <ol style="list-style-type: none"> a) on approach the ceiling is lower than 1500 ft b) on landing, the slant visibility is lower than 5 km 2) IFR departure operations are not allowed when the visibility is lower than 5 km or the ceiling is lower than 1500 ft. 3) Special VFR daylight operations are allowed to fixed wings aircraft (only to class "A" EU OPS 1) and helicopters. 4) VFR night operations are allowed only to helicopters for HEMS and /or SAR area, for both transport and ferry, accordingly to HEMS and /or SAR regulations. 5) State and military aircraft and flights are not affected by the present regulations <p>Traffic Pattern: RWY 15 right turn, RWY 33 left turn</p>
<p>2 PROCEDURE PER I VOLI IFR</p> <p>2.1 Informazioni generali NIL</p> <p>2.2 Arrivi</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Procedure di entrata <ol style="list-style-type: none"> a) Il limite di autorizzazione è normalmente "RCA" VOR. b) Descrizione delle STAR: Vedere Tabella 24 2) Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento Vedere Tabella 24 3) Controllo delle velocità NIL 4) Procedure di radio-avaria In caso di avaria radio, la radioassistenza designata su cui iniziare la discesa per l'atterraggio è "RCA" VOR. <p>2.3 Partenze</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Informazioni generali NIL 2) Procedure per la messa in moto NIL 3) Procedure di uscita <ol style="list-style-type: none"> a) Procedure di salita iniziale: Vedere Tabella 24 b) Descrizione delle SID: Vedere Tabella 24 4) Controllo delle velocità NIL 	<p>PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS</p> <p>General information NIL</p> <p>Arrivals</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Entry procedures <ol style="list-style-type: none"> a) The limit clearance is normally "RCA" VOR. b) STAR description: See Table 24 2) Holding/approach/missed approach procedures See Table 24 3) Speed control NIL 4) Radio-failure In the event of radio failure, the radio aid designated to descend for landing is "RCA" VOR. <p>Departures</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) General information NIL 2) Start-up procedures NIL 3) Exit procedures <ol style="list-style-type: none"> a) Initial climb procedures: See Table 24 b) SID description: See Table 24 4) Speed control NIL

<p>3 PROCEDURE RADAR</p> <p>3.1 Informazioni generali NIL</p> <p>3.2 Caratteristiche operative</p> <p>1) <i>Usa del radar nel Servizio di Controllo di Aerodromo</i> NIL</p> <p>2) <i>Usa del radar per i movimenti di superficie (SMR)</i> NIL</p> <p>3.3 Caratteristiche tecniche NIL</p> <p>3.4 Radar avaria NIL</p>	<p>RADAR PROCEDURES</p> <p>General information NIL</p> <p>Operational characteristics</p> <p>1) <i>Use of radar in Aerodrome Control Service</i> NIL</p> <p>2) <i>Use of radar for surface movements (SMR)</i> NIL</p> <p>Technical characteristics NIL</p> <p>Radar failure NIL</p>
<p>4 PROCEDURE PER I VOLI VFR</p> <p>4.1 Informazioni generali Vedere ENR 6.3 Carte d'Area VFR</p> <p>4.2 Attività di circuito Vedere Tabella 22.1.3</p> <p>4.3 Arrivi NIL</p> <p>4.4 Partenze NIL</p> <p>4.5 Sorvoli NIL</p> <p>4.6 VFR Speciale NIL</p> <p>4.7 VFR notturno Aerodromi situati in aree montagnose. VFR notturno consentito solo a HEMS e/o SAR HEL (Vedi anche Item 22 'Flight Procedures' Box 1 'General' Paragraph 1.2 Punto 4). NOTA Le minime meteorologiche applicabili ai voli HEMS/SAR sono quelle contenute negli appropriati documenti operativi</p> <p>4.8 Attività addestrativa NIL</p>	<p>PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS</p> <p>General information See ENR 6.3 VFR Area Charts</p> <p>Circuit activity See Table 22.1.3</p> <p>Arrivals NIL</p> <p>Departures NIL</p> <p>Overflying NIL</p> <p>Special VFR NIL</p> <p>VFR/N Aerodromes located in mountainous areas. NGT VFR FLT allowed only to HEMS and/or SAR HEL (See Also Item 22 'Flight Procedures' Box 1 'General' Paragraph 1.2 Point 4). REMARK The applicable meteorological Minima for HEMS/SAR flight are those contained in relevant operational Regulations</p> <p>Training activity NIL</p>

23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE	ADDITIONAL INFORMATION
-----------------------------------	-------------------------------

<p>1 QUALIFICAZIONE EQUIPAGGI DI VOLO</p> <p>L'aeroporto di Reggio Calabria presenta caratteristiche orografiche, meteorologiche e operative che richiedono la qualificazione preventiva degli equipaggi. L'operatore che intende utilizzare l'aeroporto di Reggio Calabria deve qualificare il pilota in comando (PIC) in accordo ai requisiti di qualificazione contenuti nel Regolamento (UE) 965/2012, come modificato. Dal punto di vista del pilotaggio, in assenza di nubi di cenere vulcanica (rif. successivo punto 23.3), le peculiarità principali sono le seguenti:</p> <p>a) l'atterraggio "in circling" per RWY 33 richiede l'uso di una traiettoria prescritta ("prescribed track") che porta all'allineamento con la pista ad un'altezza inferiore a 300 ft sopra l'elevazione di aeroporto;</p> <p>b) in condizioni di forte vento, il mantenimento della suddetta "prescribed track" potrebbe indurre angoli di inclinazione (angle of bank) accentuati;</p> <p>c) la particolare conformazione del terreno circostante e la presenza di avvallamento sulla pista 15/33 possono generare illusioni ottiche;</p> <p>d) decollo, riattaccata e "balked landing" dalla RWY 15 richiedono particolare attenzione per la presenza della collina a sud del campo.</p> <p>In questo quadro, in funzione della natura delle operazioni, sono autorizzati ad operare da/per l'aeroporto di Reggio Calabria gli operatori che rispettano le seguenti condizioni:</p> <p>1) OPERAZIONI DI TRASPORTO COMMERCIALE (CAT) CON AEROPLANI COMPLESSI</p> <p>Sono autorizzati gli operatori che soddisfano i seguenti requisiti:</p> <p>a) abbiano valutato, in conformità con le limitazioni di cui al manuale di volo dell'aeromobile e al manuale delle operazioni della Compagnia applicabili, la necessità di approvazione per approccio non stabilizzato in conformità con il requisito CAT.OP.MPA.115 e, in tal caso, richiesto e ottenuto l'approvazione dalla propria autorità competente; e</p> <p>b) abbiano classificato l'aeroporto in accordo ai criteri previsti da AMC1 ORO.FC.105(b)(2); (c); e</p> <p>c) abbiano stabilito un programma di addestramento specifico per la qualificazione del Comandante, comprendente un briefing a terra e la familiarizzazione in volo tramite ricognizione e/o addestramento con adeguato FSTD (NOTA 1); e</p>	<p>FLIGHT CREW QUALIFICATION</p> <p>Reggio Calabria airport presents specific orographical, meteorological and operational peculiarities requiring flight crews qualification. Operator intending to operate in Reggio Calabria airport shall qualify the Pilot in Command (PIC) in accordance with the qualification requirements of Regulation (UE) n. 965/2012 and further amendments. From a piloting perspective, in absence of volcanic ash cloud (ref. following point 23.3), the main peculiarities of the airport are:</p> <p>a) RWY 33 landing after circling approach requires a prescribed track that leads to runway alignment at an height lower than 300 ft above aerodrome elevation;</p> <p>b) in strong winds, maintaining the prescribed track could induce high angles of bank;</p> <p>c) the orographical condition and the presence of a depression (down-up slope) on runway 15/33 could generate optical illusions;</p> <p>d) due to a hill located south of the airfield, take-off, go-around and balked landing from RWY 15 require particular caution.</p> <p>Due to the above considerations, depending on the type of operations, Operators are authorized to operate from/to Reggio Calabria airport provided the following condition are satisfied:</p> <p>1) COMMERCIAL AIR TRANSPORT (CAT) WITH COMPLEX AIRPLANES</p> <p>Only operators who fulfill the following requirements are authorized to operate:</p> <p>a) have assessed, in accordance with the limitations set out in the applicable aircraft flight manual and in the Company's operation manual, the need for approval for unstabilized approach, in accordance with the CAT.OP.MPA.115 requirement, and if so, requested and obtained approval by its competent authority; and</p> <p>b) have categorized Reggio Calabria airport in accordance with the criteria set forth by AMC1 ORO.FC.105(b)(2); (c); and</p> <p>c) have established specific training programme for Captain qualification, including a briefing and a visit to the aerodrome as an observer and/or undertaking training instruction in a suitable FSTD (REMARK 1); and</p>
---	--

<p>d) assicurino che il PIC sia "esperto" in accordo a quanto previsto dall'AMC1 ORO.FC.200(a) ovvero sia abbia un'esperienza di almeno 100h e 10 tratte negli ultimi 120 giorni consecutivi o 150h e 20 tratte (senza limiti di tempo) sul tipo di aeromobile impiegato, successive al completamento del type rating o corso comando ed alla relativa attività addestrativa di linea sotto supervisione (LIFUS); e</p> <p>e) abbiano a bordo evidenza del rispetto dei suddetti requisiti e della qualificazione del PIC in accordo al programma di istruzione previsto al punto c); e</p> <p>f) diano evidenza, su richiesta del gestore aeroportuale e/o dell'ENAC, che il programma di istruzione è stato approvato/accettato dalla Competente Autorità, incluse le procedure di contingenza e di "recency".</p> <p>NOTA 1 Per i PIC in possesso di ATPL e abilitazione TRE o TRI (con almeno 50 ore istruttoriali in qualità di TRI) in corso di validità sul tipo di aeromobile, è sufficiente il briefing a terra. Per tutti i PIC, il completamento delle attività di istruzione dovrà essere registrato e mantenuto dall'operatore in accordo ai requisiti operativi applicabili (rif Reg (UE) n. 965/2012).</p> <p>2) OPERAZIONI NON CAT CON AEROPLANI COMPLESSI (NCC) (vedere NOTA 2)</p> <p>Sono autorizzati gli operatori che soddisfano le stesse condizioni sopra riportate per le operazioni CAT.</p> <p>3) OPERAZIONI NON CAT CON AEROPLANI NON COMPLESSI (NCO) (vedere NOTA 2)</p> <p>Si raccomanda che, prima di iniziare operazioni su LICR, il PIC effettui una familiarizzazione sulle procedure in uso e sulle caratteristiche dell'infrastruttura, attraverso apposito briefing a terra. Il gestore rende disponibile un pacchetto informativo composto di filmati video e/o programmi applicativi per l'elaborazione dei briefing, al seguente indirizzo: www.sacal.it/reggiocalabria/courses/licr-reg-abilitation</p> <p>4) MANTENIMENTO DELLA QUALIFICAZIONE</p> <p>Ai fini del mantenimento della qualificazione ad operare sull'aeroporto di Reggio Calabria, il PIC, impiegato in operazioni CAT o NCC, dovrà effettuare almeno un decollo, un avvicinamento ed un atterraggio entro un periodo di 12 mesi (rif. ORO.FC.105 (c) e relative AMC).</p> <p>5) VERIFICHE ENAC</p> <p>L'ENAC verificherà a campione il rispetto delle suddette condizioni da parte degli operatori.</p> <p>NOTA 2 La definizione di aeromobile complesso è stabilita nel Reg. (CE) 216/2008, art. 3 (j). Per completezza, si riporta qui di seguito la definizione di aeroplano complesso, ovvero sia un aeroplano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - con peso massimo al decollo certificato superiore a Kg 5.700, o - certificato per una configurazione massima di posti passeggeri superiore a 19, o - certificato per le operazioni con un equipaggio minimo di almeno due piloti, o - equipaggiato con motore(i) turbo jet o con più di un motore turboelica. 	<p>d) ensure that the PIC has a level of experience in accordance with AMC1 ORO.FC.200(a), i.e. an experience of at least 100h and 10 sectors within a consolidation period of 120 consecutive days or 150 flight hours and flown 20 sectors (no time limit) on the aircraft type, following completion of the type rating or command course, and the associated line flying under supervision (LIFUS); and</p> <p>e) keep on board evidence of the above mentioned requirements and PIC qualification in accordance with the training programme as in point c); and</p> <p>f) upon request of the Airport Authority, provide evidence that the training programme has been approved/accepted by their Competent Authority, including contingency and recency procedures.</p> <p>REMARK 1 For PIC holder of an ATPL and a valid TRE or TRI certificate on type of aircraft (with at least 50 hours of flight instruction as a TRI), a briefing is sufficient. For all PICs, training activity shall be recorded and kept by the operator in accordance with the applicable operative requirements (ref Reg (UE) n. 965/2012).</p> <p>2) NON COMMERCIAL OPERATION WITH COMPLEX AIRPLANE (NCC) (see REMARK 2)</p> <p>NCC Operators are allowed to operate if they fulfill the above mentioned CAT operations requirements.</p> <p>3) NON COMMERCIAL OPERATION WITH NON COMPLEX AIRPLANE (NCO) (see REMARK 2)</p> <p>Before commencing operations, PICs familiarization with procedure in use and facility's features is recommended through a specific briefing. A familiarization/information package useful for briefing preparation (videos, applicative software) is provided by the Airport Authority at the following website: www.sacal.it/reggiocalabria/courses/licr-reg-abilitation</p> <p>4) RENEWAL OF THE QUALIFICATION</p> <p>In order to maintain the qualification to operate on Reggio Calabria airport, PIC involved in CAT or NCC operations must perform, at least a take-off, an approach and landing within a period of 12 months (ref. ORO.FC.105 (c) and relative AMCs).</p> <p>5) ENAC INSPECTIONS</p> <p>ENAC will sample check operators compliance to the above mentioned conditions.</p> <p>REMARK 2 Definition of complex aircraft plane in accordance with Reg. (CE) 216/2008, art. 3 (j). For completeness the definition of complex airplane is hereby reproduced. A complex airplane is defined as an airplane:</p> <ul style="list-style-type: none"> - with a maximum certificated take-off mass exceeding 5700 Kg, or - certificated for a maximum passenger seating configuration of more than 19, or - certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots, or - equipped with (a) turbojet engine(s) or more than one turboprop engine.
<p>2 CONCENTRAZIONE DI VOLATILI</p> <p>Presenza di volatili nell'area di manovra e nelle vicinanze come dettagliato nella tabella sotto riportata.</p>	<p>BIRD CONCENTRATION</p> <p>Presence of birds on the manoeuvring area and surroundings as detailed in the table below.</p>

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours of presence	Quota media di concentrazione dei volatili (FT) Average height of bird concentration (FT)	Grandezza degli stormi Flock size	Aree di maggior rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Storno European Starling	OCT-JAN	0700-1200	0-150	10-2000	In volo, alberi e arbusti In flight, trees and shrubbery	Tutto il sedime aeroportuale con leggera prevalenza tra le testate RWY 29 e 33 All aerodrome area, slightly more prevalent between head RWY 29 and 33
Gazza	Tutto l'anno, maggior presenza AUG-NOV	0700-1000	0-100	1-20	Erba, alberi, arbusti, manufatti	Tutto il sedime aeroportuale con prevalenza presso la testata RWY 29 e il VOR

Specie	Periodo di presenza	Ore di presenza	Quota media di concentrazione dei volatili (FT)	Grandezza degli stormi	Aree di maggior rischio	Distribuzione nell'area di manovra
Species	Period of presence	Hours of presence	Average height of bird concentration (FT)	Flock size	Areas with the greatest hazard	Distribution on manoeuvring area
Magpie	Whole year, major presence AUG-NOV				Grass, trees, shrubbery and buildings	All aerodrome area, more prevalent at head RWY 29 and VOR
Piccione Pigeon	Tutto l'anno, maggior presenza JUL-OCT Whole year, major presence JUL-OCT	0800-1000	0-100	1-50	Manto erboso, in volo e perimetrale Greensward, in flight and perimeter road	Tutto il sedime aeroportuale con prevalenza presso la testata RWY 11 All aerodrome area, more prevalent at head RWY 11
Rondine Swallow	APR-OCT	0700-1100	0-300	5-100	In volo, RWYs In flight, on RWYs	Tutto il sedime aeroportuale con prevalenza tra le testate RWY 29 e 33 All aerodrome area, more prevalent between head RWY 29 and 33
Piviere dorato European golden plover	DEC-MAR	0800-1100	0-200	10-80	Manto erboso, RWYs Greensward, RWYs	Prevalentemente su testata RWY 11 Mainly on head RWY 11
Gabbiano comune Common black headed gull	NOV-MAR	0800-1000	0-300	10-500 (occasionalmente oltre i 1000) 10-500 (occasionally more than 1000)	In volo, erba, RWYs, raccordi e piazzali In flight, grass, RWYs, TWY and apron	Tutto il sedime aeroportuale con leggera prevalenza presso la testata RWY 11 All aerodrome area, slightly more prevalent at head RWY 11
Gabbiano reale Herring gull	MAR-OCT	0800-1100	0-300	1-30	Piste RWYs	Tutto il sedime aeroportuale con prevalenza presso la testata RWY 11 All aerodrome area, more prevalent at head RWY 11
Gheppio Kestrel	Tutto l'anno, maggior presenza SEP-FEB Whole year, major presence SEP-FEB	0700-1000	0-100	1-3	In volo, RWYs, alberi e arbusti, erba e suolo nudo In flight, RWYs, trees and shrubs, grass and bare soil	Tutto il sedime aeroportuale con prevalenza presso le aree erbose della testata RWY 11 All aerodrome area, more prevalent on the grassy areas near head RWY 11
Poiana Buzzard	SEP-FEB	0800-1200	0-300	1-2	In volo, RWYs, manufatti, erba e suolo nudo In flight, RWYs, buildings, grass and bare soil	Tutto il sedime aeroportuale con prevalenza presso il VOR All aerodrome area, more prevalent near the VOR
Allodola Lark	MAR-SEP	NIL	NIL	40-150, centinaia sulle RWYs durante le precipitazioni 40-150, hundreds on RWYs when raining	In volo, erba, RWYs In flight, grass and RWYs	Tutto il sedime aeroportuale con leggera prevalenza tra le testate 11 e 15 All aerodrome area, slightly more prevalent between head RWY 11 and 15

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours of presence	Quota media di concentrazione dei volatili (FT) Average height of bird concentration (FT)	Grandezza degli stormi Flock size	Aree di maggior rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Pavoncella Lapwing	NOV-FEB	0900-1200	0-300	1-70	Erba, in volo, sulle RWYs Grass, in flight, on RWYs	Tutto il sedime aeroportuale con leggera prevalenza tra le testate RWY 11 e 15 All aerodrome area, slightly more prevalent between head RWY 11 and 15

Nota: L'Aeroporto dello Stretto si trova su una delle principali rotte di migrazione degli uccelli nel bacino del Mediterraneo. Nel periodo della migrazione primaverile (MAR-MAY) e della migrazione autunnale (SEP-NOV), possono verificarsi delle giornate in cui il numero degli uccelli presenti aumenta enormemente rispetto al normale. In questi casi anche molti uccelli di una o più specie che abitualmente non frequentano l'aeroporto, possono essere sulle piste o sulle strip erbose in prossimità di esse. Durante le prime due decadi del mese di Maggio, con forti venti dai quadranti settentrionali, grossi stormi di Falco pecchiaiolo (oltre 100 individui) possono attraversare le infrastrutture di volo.

Remark: L'Aeroporto dello Stretto is one of the main bird migratory routes in the Mediterranean basin. During the Spring migratory period (MAR-MAY) and in the Autumnal migratory period (SEP-NOV), on certain days we may find that the number of birds increases enormously compared to the average. In this case we may find many birds of one or more species gathering on the runways or in the nearby grass strips. During the first 20 days of May, with strong northerly winds, large flocks of Pecchiaiolo Hawks (exceeding 100 birds) can cross the flight infrastructures.

3 PROCEDURE CONTINGENCY PER LE OPERAZIONI DI VOLO IN PRESENZA DI NUBE DI CENERE VULCANICA ETNA (Riferimento Circolare ENAC GEN-04C)	FLIGHT CONTINGENCY PROCEDURES IN CASE OF VOLCANIC ASH CLOUD ETNA (Ref. ENAC Circular GEN-04C)
<p>Allo scopo di prevenire gli effetti pregiudizievoli alla sicurezza delle operazioni degli aeromobili da e per l'aerodromo di Reggio Calabria, derivanti dalla presenza della nube di cenere vulcanica che fuoriesce dall'Etna in fase eruttiva, sono state implementate le procedure operative di contingency di seguito riportate.</p> <p>Tali procedure sono basate principalmente sulla flessibilità di utilizzazione dello spazio aereo, nel rispetto dei principi fissati nella Circolare ENAC in riferimento. L'attivazione di queste procedure, quando applicabile, viene effettuata a mezzo NOTAM.</p> <p>1) SUDDIVISIONE DELLO SPAZIO AEREO Lo spazio all'interno del quale verranno effettuate le analisi dei fenomeni in questione ai fini della gestione flessibile dello spazio stesso e del traffico interessato viene descritto in ENR 2.1.2.36</p> <p>2) PRESENZA DELLA NUBE DI CENERE Qualora la nube interessi i settori identificati e permanga all'interno di essi, si devono tenere in considerazione le carte contingency appositamente pubblicate (vedi tabella 24)</p> <p>3) LIMITAZIONI OPERATIVE</p> <p>a) Nube nel SETTORE A1 Tutte le ICP/SID, IAC e STAR disponibili</p> <p>b) Nube nei SETTORI A1 e A1 bis ICP/SID PAZZE 1A, URCAH 1A: sospese Holding LONDA: sospesa STAR FOSQA 1A, FOSQA 1X: sospese IAC LOC D, VOR U RWY 15: sospese VOR V RWY 15 consentita solo per avvicinamenti diretti da LONDA via PEROS o GIMEL</p> <p>c) Nube nel SETTORE A2 ICP/SID RCA 1A, RCA 1Y, BERMI 5A: sospese Holding DEDRA: sospesa STAR BERMI 1A, BERMI 1X: sospese IAC VOR V RWY 15, VOR U RWY 15: consentite solo con IAS MAX 185 Kts nel MA turn</p> <p>d) Nube nei SETTORI A2 e A2 bis Tutte le ICP/SID, IAC e STAR non disponibili</p> <p>e) Nube nel SETTORE A3 ICP/SID RCA 1A, RCA 1Y, BERMI 5A: sospese Holding DEDRA: sospesa STAR BERMI 1A, BERMI 1X: sospese</p> <p>f) Nube nei SETTORI A3 e A3 bis ICP/SID RCA 1A, RCA 1Y, BERMI 5A: sospese Holding DEDRA: sospesa STAR BERMI 1A, BERMI 1X: sospese IAC LOC D: sospese</p>	<p>In order to prevent dangerous effects on the safety of operations of aircraft to/from Reggio Calabria aerodrome, due to the presence of volcanic ash cloud during the eruption of Etna, the following contingency procedure have been implemented.</p> <p>These procedures are mainly based on a flexible use of the airspace, with due respect of the principles established in the referred ENAC Circular.</p> <p>Such procedures, when applicable, are activated by NOTAM.</p> <p>1) DIVISION OF AIRSPACE To ensure flexible management of the airspace concerned and of the relevant traffic, the airspace within which the volcanic phenomena will be analysed is divided and described in ENR 2.1.2.36</p> <p>2) PRESENCE OF ASH CLOUD If the ash cloud affects and remains within the identified sectors, contingency charts published on purpose have to be taken into account (see table 24)</p> <p>3) OPERATIONAL LIMITATIONS</p> <p>a) Ash cloud in SECTOR A1 ICP/SID, IAC and STAR available</p> <p>b) Ash cloud in SECTORS A1 and A1 bis ICP/SID PAZZE 1A, URCAH 1A: suspended Holding LONDA: suspended STAR FOSQA 1A, FOSQA 1X: suspended IAC LOC D, VOR U RWY 15: suspended VOR V RWY 15 available only for direct approach from LONDA via PEROS or GIMEL</p> <p>c) Ash cloud in SECTOR A2 ICP/SID RCA 1A, RCA 1Y, BERMI 5A: suspended Holding DEDRA: suspended STAR BERMI 1A, BERMI 1X: suspended IAC VOR V RWY 15, VOR U RWY 15 available only with IAS MAX 185 Kts in MA turn</p> <p>d) Ash cloud in SECTORS A2 and A2 bis All ICP/SID, IAC and STAR not available</p> <p>e) Ash cloud in SECTOR A3 ICP/SID RCA 1A, RCA 1Y, BERMI 5A: suspended Holding DEDRA: suspended STAR BERMI 1A, BERMI 1X: suspended</p> <p>f) Ash cloud in SECTORS A3 and A3 bis ICP/SID RCA 1A, RCA 1Y, BERMI 5A: suspended Holding DEDRA: suspended STAR BERMI 1A, BERMI 1X: suspended IAC LOC D: suspended</p>

<p>g) Nube nel SETTORE B1 ICP/SID BERMI 5A: sospese STAR BERMI 1A, BERMI 1X: sospese</p> <p>h) Nube nel SETTORE B2 ICP/SID BERMI 5A: sospese STAR BERMI 1A, BERMI 1X: sospese</p> <p>i) Anche il traffico VFR potrebbe essere soggetto a limitazioni</p>	<p>g) Ash cloud in SECTOR B1 ICP/SID BERMI 5A: suspended STAR BERMI 1A, BERMI 1X: suspended</p> <p>h) Ash cloud in SECTOR B2 ICP/SID BERMI 5A: suspended STAR BERMI 1A, BERMI 1X: suspended</p> <p>i) Also VFR traffic might be subject to limitations</p>
--	--

4	<p>PROCEDURE CONTINGENCY PER LE OPERAZIONI DI VOLO IN PRESENZA DI NUBE DI CENERE VULCANICA STROMBOLI (Riferimento Circolare ENAC GEN-09)</p> <p>Allo scopo di prevenire gli effetti pregiudizievoli alla sicurezza delle operazioni degli aeromobili da e per l'aerodromo di Reggio Calabria, derivanti dalla presenza della nube di cenere vulcanica che fuoriesce da Stromboli in fase eruttiva, sono state implementate le procedure operative di contingency di seguito riportate. Tali procedure rispettano i principi fissati nella Circolare ENAC in riferimento. L'attivazione di queste procedure, quando applicabile, viene effettuata a mezzo NOTAM.</p> <p>1) SUDDIVISIONE DELLO SPAZIO AEREO Lo spazio all'interno del quale verranno effettuate le analisi dei fenomeni vulcanici ai fini della fornitura dei Servizi del Traffico Aereo viene descritto in ENR 2.1.1.4.3 - ROMA CTA.</p> <p>2) LIMITAZIONI OPERATIVE Qualora la nube interessi i settori identificati e permanga all'interno di essi</p> <p>a) Nube nel SETTORE SR2 Tutte le ICP/SID, IAC e STAR sospese</p> <p>b) Nube nel SETTORE SR1 STAR e STAR CONTINGENCY: FOSQA 1A, FOSQA 1X: sospese; GIMEL 1X: sospesa; PEROS 1A, PEROS 1X: sospese</p> <p>STAR RNP 1 ATC discretion: BERMI 1Q: sospesa; FOSQA 1E, FOSQA 1Q: sospese</p> <p>HOLDING: RCA VOR (Inbound track 008°): IAS MAX 230 KT; LONDA (Inbound track 156°): sospesa; RCA VOR (Inbound track 156°): consentita solo fino a FL 90 MAX con IAS MAX 185 KT; RCA VOR (RNAV, Inbound track 156°): consentita solo fino a FL 90 MAX con IAS MAX 185 KT e TIMING 1 MIN per sistemi RNAV senza funzionalità di holding; LONDA (RNAV, inbound track 156°): sospesa</p> <p>IAC: RWY 33 LOC A: sospesa; RNP G: holding su RCA VOR consentita solo fino a FL 90 MAX con IAS MAX 185 KT e TIMING 1 MIN per sistemi RNAV senza funzionalità di holding; LOC D (CONTINGENCY): sospesa</p> <p>RWY 15 VOR Z: sospesa; VOR Y: sospesa; VOR X: sospesa; VOR W: sospesa; RNP Z: sospesa; RNP Y: sospesa; VOR V, VOR U, VOR T (CONTINGENCY): sospese</p> <p>SID VOR RWY 29/33: PAZZE 1F, PAZZE 1P: sospese; RCA 1G: sospesa</p> <p>SID VOR RWY 15: URCAH 1H: sospesa; RCA 1J: sospesa</p> <p>ICP & SID VOR RWY 15/33 e RWY 29 (CONTINGENCY): RCA 1A, RCA 1Y: sospese; PAZZE 1A: sospesa; URCAH 1A: sospesa</p> <p>SID RNP1 (ATC discretion) ICP & SID RWY 15: URCAH 1W: sospesa</p> <p>ICP & SID RWY 29: PAZZE 1S: sospesa</p> <p>ICP & SID RWY 33: PAZZE 1T: sospesa</p>	<p>FLIGHT CONTINGENCY PROCEDURES IN CASE OF VOLCANIC ASH CLOUD STROMBOLI (Ref. ENAC Circular GEN-09)</p> <p>In order to prevent dangerous effects on the safety of operations of aircraft to/from Reggio Calabria aerodrome, due to the presence of volcanic ash cloud during the eruption of Stromboli, the following contingency procedure have been implemented. These procedures are mainly based with due respect of the principles established in the referred ENAC Circular. Such procedures, when applicable, are activated by NOTAM.</p> <p>1) DIVISION OF AIRSPACE The airspace within which the volcanic phenomena will be analysed for the provision of Air Traffic Services is described in ENR 2.1.1.4.3 - ROMA CTA.</p> <p>2) OPERATIONAL LIMITATIONS If the ash cloud affects and remains within the identified sectors</p> <p>a) Ash cloud in SECTOR SR2 ICP/SID, IAC and STAR suspended</p> <p>b) Ash cloud in SECTOR SR1 STAR and STAR CONTINGENCY: FOSQA 1A, FOSQA 1X: suspended; GIMEL 1X: suspended; PEROS 1A, PEROS 1X: suspended</p> <p>STAR RNP 1 ATC discretion: BERMI 1Q: suspended; FOSQA 1E, FOSQA 1Q: suspended</p> <p>HOLDING: RCA VOR (Inbound track 008°): IAS MAX 230 KT; LONDA (Inbound track 156°): suspended; RCA VOR (Inbound track 156°): available only up to FL 90 MAX with IAS MAX 185 KT; RCA VOR (RNAV, Inbound track 156°): available only up to FL 90 MAX with IAS MAX 185 KT and TIMING 1 MIN for RNAV systems without holding functionality; LONDA (RNAV, inbound track 156°): suspended</p> <p>IAC: RWY 33 LOC A: suspended; RNP G: holding over RCA VOR available only up to FL 90 MAX with IAS MAX 185 KT and TIMING 1 MIN for RNAV systems without holding functionality; LOC D (CONTINGENCY): suspended</p> <p>RWY 15 VOR Z: suspended; VOR Y: suspended; VOR X: suspended; VOR W: suspended; RNP Z: suspended; RNP Y: suspended; VOR V, VOR U, VOR T (CONTINGENCY): suspended</p> <p>SID VOR RWY 29/33: PAZZE 1F, PAZZE 1P: suspended; RCA 1G: suspended</p> <p>SID VOR RWY 15: URCAH 1H: suspended; RCA 1J: suspended</p> <p>ICP & SID VOR RWY 15/33 and RWY 29 (CONTINGENCY): RCA 1A, RCA 1Y: suspended; PAZZE 1A: suspended; URCAH 1A: suspended</p> <p>SID RNP1 (ATC discretion) ICP & SID RWY 15: URCAH 1W: suspended</p> <p>ICP & SID RWY 29: PAZZE 1S: suspended</p> <p>ICP & SID RWY 33: PAZZE 1T: suspended</p>
5	<p>DOCUMENTI DI AZIONE E ACCETTAZIONE DELLA DEVIAZIONE (DAAD), CONDIZIONI SPECIALI (SC) E LIVELLI DI SICUREZZA EQUIVALENTE (ELOS)</p>	<p>DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENTS (DAAD), SPECIAL CONDITIONS (SC) AND EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY (ELOS)</p>

Numero di riferimento	Descrizione	Reference number	Description
SC.LICR.001	Larghezza strip (75m) RWY 15/33 e RWY 29 inferiori ai limiti regolamentari. Rif. CS ADR-DSN.B.160 - Width of runway strip.	SC.LICR.001	Strip width (75m) lower than regulatory limit for RWY 15/33 and RWY 29. Ref. CS ADR-DSN.B.160 - Width of runway strip.
SC.LICR.002	Pendenza della superficie di avvicinamento RWY 15/33 superiore ai limiti regolamentari. Rif. CS ADR-DSN.J.475 - Non-precision approach runways.	SC.LICR.002	Slope approach surface RWY 15/33 higher than regulatory limit. Ref. CS ADR-DSN.J.475 - Non-precision approach runways.
ELOS.LICR.001	La distanza di separazione tra la RWY 15/33 e le apron stand taxilane F e G è inferiore ai limiti regolamentari. Rif. CS ADR-DSN.D.260 - Taxiway minimum separation distance .	ELOS.LICR.001	Distance between RWY 15/33 axis and taxiway axis lower than regulatory limit for apron stand taxilanes F and G. Ref. CS ADR-DSN.D.260 - Taxiway minimum separation distance.

24	CARTE RELATIVE ALL'AEROPORTO DI REGGIO CALABRIA	CHARTS RELATED TO REGGIO CALABRIA AERODROME
-----------	--	--

Carte - Charts	Pagine - Pages
Aerodrome Chart ICAO	AD 2 LICR 2-1
Hot Spot Map (Not for navigation)	AD 2 LICR 2-3
Aircraft Parking Docking Chart	AD 2 LICR 2-5
Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 15/33	AD 2 LICR 3-1
Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 11/29	AD 2 LICR 3-3
Standard Instrument Arrival Chart (STAR)	AD 2 LICR 4-1
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) CONTINGENCY	AD 2 LICR 4-5
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNP1 (ATC DISCRETION)	AD 2 LICR 4-9
Visual Approach Chart (VAC) ICAO	AD 2 LICR 5-1
Prescribed track for visual manoeuvring RWY 33	AD 2 LICR 5-3
Instrument Approach Chart for visual manoeuvre ICAO LOC - A	AD 2 LICR 5-5
Instrument Approach Chart for visual manoeuvre ICAO VOR-Z RWY 15	AD 2 LICR 5-7
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR-Y RWY 15	AD 2 LICR 5-9
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP-Z RWY 15	AD 2 LICR 5-11
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP-Y RWY 15 (LPV only)	AD 2 LICR 5-13
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP - G	AD 2 LICR 5-17
Instrument Approach Chart for visual manoeuvre ICAO CONTINGENCY LOC - D	AD 2 LICR 5-19
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO CONTINGENCY VOR-V RWY 15	AD 2 LICR 5-21
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO CONTINGENCY VOR-U RWY 15	AD 2 LICR 5-23
Standard Instrument Departure Chart (SID) VOR RWY 29/33	AD 2 LICR 6-1
Standard Instrument Departure Chart (SID) VOR RWY 15	AD 2 LICR 6-5
Initial Climb Procedure Chart RWY 15/33 - RWY 29 CONTINGENCY	AD 2 LICR 6-9
Standard Instrument Departure Chart (SID) VOR CONTINGENCY	AD 2 LICR 6-13
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNP1 RWY 15/29/33 (ATC DISCRETION)	AD 2 LICR 6-17
Aerodrome Obstacle Chart - Type B ICAO	Vedi/See GEN 3.2
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart ICAO	NIL