

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

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

1 Amministrazione aeroportuale H24	Aerodrome Administration H24
2 Dogana e immigrazione H24	Customs and immigration H24
3 Servizio sanitario H24	Health and sanitation H24
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 H24	ATS H24
8 Rifornamento H24	Fuelling H24
9 Handling H24	Handling H24
10 Servizi di sicurezza H24	Security H24
11 De-icing H24	De-icing H24
12 Note 1) ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1	Remarks 1) ARO CBO ROMA: see GEN 3.1

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

1 Attrezzatura di carico e scarico merci Nastri trasportatori-Trattori-Elevatori-Carrelli	Cargo-handling facilities Conveyor belts-Tractors-Elevators-Trolleys
2 Tipi di carburante/Olio JET A1 / NIL	Fuel/Oil types JET A1 / NIL
3 Capacità di rifornimento Impianto statico ed autobotti	Fuelling capacity Underground tank installations and various tank trucks
4 Sistema de-icing 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 post de-icing check.	De-icing facilities 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 post de-icing check.

5	Hangar per aeromobili in transito NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6	Servizio riparazioni per aeromobili in transito Piccole riparazioni	Repair facilities for visiting aircraft 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.

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

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

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

1	Categoria servizio antincendio aeroportuale CAT 10 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 10 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso Conforme 10 ICAO	Rescue equipment Equal 10 ICAO
3	Rimozione aeromobili in difficoltà Recovery Kit per aeromobili fino a Code 4E (B747)	Capability for removal of disabled aircraft Recovery Kit for aircraft up to Code 4E (B747)
4	Note 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/ 2) Contatti operativi per la richiesta di rimozione: Centro Emergenze Aeroportuali +39 06 65953322 E-mail: csf@adr.it 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.	Remarks 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/ 2) Operational contacts for the removal request: Airport Emergency Center +39 06 65953322 E-mail: csf@adr.it 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.

7	DISPONIBILITA' STAGIONALE E SISTEMI DI PULITURA PISTE	SEASONAL AVAILABILITY AND CLEARING
----------	--	---

1	Equipaggiamenti di pulitura Equipaggiamento ordinario e sgombero neve composto da: - Spazzatrici aeroportuali - Turbine - Mezzi combinati equipaggiati con lama, spazzolone e soffiante - Spargitori de-icing - Mezzo spazzolone - Mezzi spargisale - Spazzatrici equipaggiate con lame - Spargisale manuali	Types of clearing equipment Ordinary and snow removal equipment composed of: - Airport sweepers - Turbines - Combined vehicles equipped with a blade, brush and blowers - De-icing liquid sprayers - Brushing vehicle - Rock salt spraying vehicles - Airport sweeper equipped with snow blade - Rock salt manual sprayers
2	Priorità Pista 16R/34L - piazzale ovest - vie di rullaggio relative	Clearance priorities RWY 16R/34L - Apron west side - relevant TWY
3	Note 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). 2) La rimozione della neve è garantita come da "Piano Neve Aeroportuale". 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. 4) Il prodotto utilizzato per il servizio de/anti-icing delle piste è a base di formiato di potassio (KFOR). 5) Piste invernali appositamente preparate: non applicabile.	Remarks 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). 2) Snow removal is performed as detailed in the "Airport Snow Removal Plan". 3) Global Reporting Format (GRF) procedure active at the aerodrome. Ref. AIC A1/22 Global Reporting Format (GRF) for runway surface conditions. 4) RWYs de/anti-icing product used is potassium formate fluids (KFOR). 5) Specially prepared winter runways: not applicable.

8 DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO ED ALLE PIAZZOLE PROVA	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA
<p>1 Superficie e resistenza dell'area di stazionamento</p> <p>Piazzali 100 Superficie: CONC Resistenza: PCN 140/R/D/W/T</p> <p>Piazzali 200 Superficie: CONC Resistenza: PCN 140/R/D/W/T</p> <p>Piazzali 300 Superficie: CONC Resistenza: PCN 120/R/C/W/T</p> <p>Piazzali 400 Superficie: CONC Resistenza: PCN 140/R/D/W/T</p> <p>Piazzali 500 Superficie: CONC Resistenza: PCN 140/R/D/W/T</p> <p>Piazzali 600 Superficie: CONC Resistenza: PCN 140/R/D/W/T</p> <p>Piazzali 700 Superficie: CONC Resistenza: PCN 140/R/D/W/T</p> <p>Piazzali 800 Superficie: CONC Resistenza: PCN 76/R/B/W/T</p> <p>Piazzali 900 Superficie: CONC Resistenza: PCN 120/R/B/W/T</p>	<p>Apron surface and strength</p> <p>Apron 100 Surface: CONC Strength: PCN 140/R/D/W/T</p> <p>Apron 200 Surface: CONC Strength: PCN 140/R/D/W/T</p> <p>Apron 300 Surface: CONC Strength: PCN 120/R/C/W/T</p> <p>Apron 400 Surface: CONC Strength: PCN 140/R/D/W/T</p> <p>Apron 500 Surface: CONC Strength: PCN 140/R/D/W/T</p> <p>Apron 600 Surface: CONC Strength: PCN 140/R/D/W/T</p> <p>Apron 700 Surface: CONC Strength: PCN 140/R/D/W/T</p> <p>Apron 800 Surface: CONC Strength: PCN 76/R/B/W/T</p> <p>Apron 900 Surface: CONC Strength: PCN 120/R/B/W/T</p>

2 Larghezza, superficie e resistenza delle TWY	TWY width, surface and strength
<p>A Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>AA Larghezza: 25 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 96/F/A/W/T</p> <p>AB Larghezza: 25 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 87/F/A/W/T</p> <p>AC Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 108/F/A/W/T</p> <p>AD-AE Larghezza: 25 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>AF Larghezza: 25 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 97/F/A/W/T</p> <p>AG Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 46/F/A/W/T</p> <p>AH Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 77/F/A/W/T</p> <p>AK-AL Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>B Larghezza: NIL Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: NIL NOTE larghezza e resistenza: 23 M (tra TWY A e TWY BG) - PCN 91/F/B/X/T; 30 M (tra TWY BG e TWY G), 23 M (tra TWY G e TWY N), 25 m (tra TWY N e TWY DM) - PCN 81/F/A/W/T</p> <p>BA Larghezza: 25 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 116/F/A/W/T</p> <p>BB Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>BC-BD-BE Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>BF-BG Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>C-CD-CE-CH Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/F/B/W/T</p> <p>CL Larghezza: 60 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/F/B/W/T</p> <p>CM Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 81/F/A/W/T</p> <p>D Larghezza: NIL Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: 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</p> <p>DA-DB Larghezza: 25 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>DC Larghezza: 25 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 98/F/A/W/T</p> <p>DD Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 100/F/A/W/T</p> <p>DE Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 56/F/A/W/T</p> <p>DF Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 95/F/A/W/T</p> <p>DG Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 53/F/A/W/T</p> <p>DH Larghezza: 25 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 99/F/A/W/T</p> <p>DK-DL-DM Larghezza: 25 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>N Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p>	<p>A Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>AA Width: 25 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 96/F/A/W/T</p> <p>AB Width: 25 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 87/F/A/W/T</p> <p>AC Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 108/F/A/W/T</p> <p>AD-AE Width: 25 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>AF Width: 25 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 97/F/A/W/T</p> <p>AG Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 46/F/A/W/T</p> <p>AH Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 77/F/A/W/T</p> <p>AK-AL Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>B Width: NIL Surface: Bituminous conglomerate Strength: NIL REMARKS width and strength: 23 M (between TWY A and TWY BG) - PCN 91/F/B/X/T; 30 M (between TWY BG and TWY G), 23 M (between TWY G and TWY N), 25 M (between TWY N and TWY DM) - PCN 81/F/A/W/T</p> <p>BA Width: 25 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 116/F/A/W/T</p> <p>BB Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>BC-BD-BE Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>BF-BG Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>C-CD-CE-CH Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/F/B/W/T</p> <p>CL Width: 60 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/F/B/W/T</p> <p>CM Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 81/F/A/W/T</p> <p>D Width: NIL Surface: Bituminous conglomerate Strength: NIL 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</p> <p>DA-DB Width: 25 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>DC Width: 25 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 98/F/A/W/T</p> <p>DD Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 100/F/A/W/T</p> <p>DE Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 56/F/A/W/T</p> <p>DF Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 95/F/A/W/T</p> <p>DG Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 53/F/A/W/T</p> <p>DH Width: 25 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 99/F/A/W/T</p> <p>DK-DL-DM Width: 25 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>N Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/F/A/W/T</p>

3	Localizzazione/Elevazione ACL NIL / Vedi carte in vigore	ACL location/Elevation 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

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 Segnaletica: conforme agli standard ICAO, tabelle di identificazione degli stand di tipo rifrangente con caratteri gialli su fondo nero Linee guida per TWY: segnaletica orizzontale gialla continua e luci di asse, tabelle indicatrici diurne e notturne Sistemi di guida al parcheggio: le piazzole dotate di sistemi di guida del pilota al parcheggio degli aeromobili sono riportate nella APDC. Il sistema di guida al parcheggio disponibile è del tipo: - T1 A-VDGS I sistemi di guida al parcheggio potrebbero non riconoscere aeromobili dipinti con colori scuri.	Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands Signs: ICAO standard, stands identification reflecting schedules with yellow inscriptions on black back-ground TWY guide lines: continuous yellow horizontal markings and centre line lights, day and night indication signs Parking guidance systems: aircraft stands equipped with parking guidance systems are depicted on APDC. Installed parking guidance equipments are: - Model T1 A-VDGS Parking guidance systems may encounter problems in identifying dark colored aeroplanes.
2	Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY Vedi carte AD e Aerodrome Ground Movement in vigore.	RWY and TWY markings and lights See AD and Aerodrome Ground Movement charts in force.
3	Barre d'arresto Vedi carta AD in vigore: Barre di arresto sempre accese: AC, A07, BC, BD, C1, CM1, DB, DK.	Stop bars See AD chart in force: Stop bars permanently switched on: AC, A07, BC, BD, C1, CM1, DB, DK.
4	Note 1) Vedi carta AD e APD in vigore: sulle Apron TWY con limitazioni è indicato il max span. 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.	Remarks 1) See AD and APD charts in force: on Apron TWY with limitations the max span is indicated. 2) Marking RWY AHEAD is present at the entrance TWY on the RWY to provide the latest warning information in LVP conditions.

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		
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					

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 / 30H	Office responsible for TAF preparation/Period of validity ITALY MFU / 30H
4	Tipo di previsione per l'atterraggio/Intervallo di emissione Previsioni TREND / 30'	Type of landing forecast/Interval of issuance 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/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 Fiume TWR, Roma ACC/FIC	ATS units provided with information Fiume TWR, Roma ACC/FIC
10	Informazioni climatologiche e informazioni supplementari 1) ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1 2) ITALY MFU: vedi GEN 3.5	Climatological information and additional information 1) ARO CBO ROMA: see GEN 3.1 2) ITALY MFU: see 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	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)	Per il Servizio Osservazioni mediante Radar Meteo vedi GEN 3.5	4)	For Ground-Based Weather Radar Service see 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	5)	Clouds of operational significance: clouds with base height below 5800ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered operatively relevant

12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS
--	---------------------------------

Designazione NR RWY Designation	QTE	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
07	069.75°	3307 x 45	PCN 120/F/A/W/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate	41°48'02.22"N 012°14'12.55"E ----- 41°48'34.66"N 012°16'10.11"E ----- 157.6 FT	6.9 FT / 7 FT
25	249.77°	3307 x 45	PCN 120/F/A/W/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate	41°48'34.66"N 012°16'10.11"E ----- 41°47'57.56"N 012°13'55.71"E ----- 157.5 FT	5.2 FT / 8 FT
16L	162.61°	3902 x 60	PCN 120/F/A/W/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate	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 FT
34R	342.62°	3902 x 60	PCN 120/F/A/W/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate	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 FT
16R	162.6°	3902 x 60	PCN 120/F/A/W/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate	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 FT
34L	342.61°	3902 x 60	PCN 120/F/A/W/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate	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 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
07	Pendenza longitudinale: 0,0% Vedi AOC in vigore Longitudinal slope: 0,0% See AOC in force	NIL	60 x 150	3427 x 280	240 x 150
25	Pendenza longitudinale: 0,0% Vedi AOC in vigore Longitudinal slope: 0,0% See AOC in force	NIL	60 x 150	3427 x 280	160 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 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
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 NR RWY Designation	OFZ Obstacle free zone (OFZ)	Note Remarks
1	12	13
07	Non applicabile Not applicable	1) DTHR 415m 2) RESA: pavimentata/paved
25	Non applicabile Not applicable	1) RESA: erba/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

13 | DISTANZE DICHIARATE

DECLARED DISTANCES

Designazione RWY RWY designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
07 INT TAKE-OFF A	3307 2890	3367 2950	3307 2890	2892 -
25 INT TAKE-OFF BC-BD	3307 2485	3367 2545	3307 2485	3307 -
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	1) Gli INT TAKE-OFF sono utilizzabili soltanto su richiesta del pilota o su richiesta della TWR previo benestare del pilota/INT TAKE-OFF are usable only on pilot's request or on TWR's request, previous pilot's agreement			

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
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	22.9	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	21.0	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	416 1991 600 300	60 15 15 15	W W W/R R	LIH LIH LIH LIH	416 2291 600	60 60 60	R W Y	LIH LIH LIH
25	2407 600 300	15 15 15	W W/R R	LIH LIH LIH	2707 600	60 60	W Y	LIH LIH
16L	3002 600 300	15 15 15	W W/R R	LIH LIH LIH	3302 600	60 60	W Y	LIH LIH
34R	3002 600 300	15 15 15	W W/R R	LIH LIH LIH	3302 600	60 60	W Y	LIH LIH
16R	3002 600 300	15 15 15	W W/R R	LIH LIH LIH	3302 600	60 60	W Y	LIH LIH
34L	3002 600 300	15 15 15	W W/R R	LIH LIH LIH	3302 600	60 60	W Y	LIH LIH

RWY ID	FINE PISTA RWY END	SWY		RTIL	CGL	Note Remarks
	Colore Colour	Lunghezza Length (M)	Colore Colour			
1	8	9.1	9.2	10	11	12
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
25	R	NIL	NIL	NIL	NIL	1) APCH LGT: CAT I + Flashing light 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 + Flashing light 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 + Flashing light 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 + Flashing light 2) Le luci sono tutte di tipologia LED eccetto avvicinamento ALS/all lights are LED type except ALS

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
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

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

1	Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari Coordinate ABN: 41°47'46"N 012°15'10"E ABN caratteristiche: luce bianco/verde alternata Orario: HN+/-30	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation ABN Coordinates: 41°47'46"N 012°15'10"E 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 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	TWY edge and centre line lighting 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 Disponibile: NR 2 UPS/Immediato: 0s	Secondary power supply/Switch over time Available: NR 2 UPS/Immediately: 0s
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
Roma Fiumicino ATZ Cerchio di raggio/Circle of radius 5.0 NM centrato su/centred on: 41°48'01"N 012°14'20"E	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'

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	H24	NIL
APP	Roma Arrivals	125.500 MHZ	H24	NIL
APP	Roma Arrivals	127.950 MHZ	Vedi note/See remarks	1) A discrezione ATC/ATC discretion
APP	Roma Departure	130.900 MHZ	H24	NIL
APP	Roma Departure	131.100 MHZ	Vedi note/See remarks	1) A discrezione ATC/ATC discretion
APP	Roma Director	131.250 MHZ	0600-2200 (0500-2100)	NIL
APP	Roma Director	119.200 MHZ	Vedi note/See remarks	1) A discrezione ATC/ATC discretion
TWR	Fiume Delivery	121.800 MHZ	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 MHZ	2200-0600 (2100-0500)	NIL
TWR	Fiume GND	121.675 MHZ	H24	1) A discrezione ATC/ATC discretion
TWR	Fiume GND	121.900 MHZ	H24	NIL
TWR	Fiume GND	122.125 MHZ	0600-2200 (0500-2100)	1) A discrezione ATC/ATC discretion
TWR	Fiume TWR	118.700 MHZ	H24	NIL
TWR	Fiume TWR	123.725 MHZ	H24	1) A discrezione ATC/ATC discretion
TWR	Fiume TWR	127.625 MHZ	0600-2200 (0500-2100)	1) Frequenza per operazioni su RWY 16L/34R/ Frequency for operations on RWY 16L/34R 2) A discrezione ATC/ATC discretion
ATIS	Fiume Arrival Information	126.125 MHZ	H24	1) RWY: Tutte/All 2) Vedi note ATIS/see ATIS remarks 1 e/and 3 3) Disponibile anche telefonicamente al numero/Also available via telephone at the number + 39 06 65650318
ATIS	Fiume Departure Information	121.850 MHZ	H24	1) RWY: Tutte/All 2) Vedi note ATIS/see ATIS remarks 2 e/and 3 3) A discrezione ATC/ATC discretion

ATIS NOTE/REMARKS

- 1) 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"/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"
- 2) 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/
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
- 3) 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 ..."/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 ..."

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
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)

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 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: 17.70 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
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: 17.50 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: 17.50 M

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
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
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: 17.50 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)
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)
NDB	URB	285.00 KHZ	H24	41°56'40.9"N 012°29'24.2"E	NIL	30 NM limitazioni oltre/limitations beyond 8 NM 140°/190° NU limitazioni a/limitations at 25 NM 000°/050° MRA 5000 FT 050°/120° MRA 7000 FT 120°/140° MRA 10000 FT 190°/360° MRA 2000 FT	1) MAINT: quarto/fourth FRI di/of FEB, MAY, AUG, NOV 0830- 1030 (0730-0930)

20 REGOLAMENTI DEL TRAFFICO LOCALE

LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

1) Uso preferenziale delle piste
1) Generalità

Runway preferential use
1) General

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

Criteria 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, nonché negli orari pubblicati di chiusura della RWY 16L/34R.
Ogni sabato HR 2230-0030 (2130-2330) 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)
- 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 domenica HR 2230 - 0030 (2130 - 2330) per controllo a terra dell' ILS, condizioni meteo e/o operative permettendo

2) 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

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

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

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 Saturday HR 2230-0030 (2130-2330) 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) 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 Sunday HR 2230 - 0030 (2130 - 2330), due to ILS ground check, weather and/or operative conditions permitting

2) 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

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

<ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>f) Atterraggi RWY 07 Aeromobile in attraversamento della RWY 07:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>g) RWY 25</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 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 stop-bar 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 <p>f) Landing RWY 07 Aircraft crossing RWY 07:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>g) RWY 25</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>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</p>
<p>2 Apron</p> <p>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:</p> <p>1) Orario di Servizio H24</p> <p>2) Nominativo di chiamata e frequenza</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Fiume Ground: 121.900 MHz (H24) b) Fiume Ground: 122.125 MHz (HX vedi AIP AD 2 LIRF tabella 18) c) Fiume Delivery: 121.800 MHz (HX vedi AIP AD 2 LIRF tabella 18) d) Gestore aeroportuale (ADR - nominativo: Fiume Ramp): 121.725 MHz (H24) <p>3) Area di applicazione Vedi APDC</p> <p>4) Servizi forniti</p> <ol style="list-style-type: none"> a) <u>Aeromobili in partenza:</u> <ul style="list-style-type: none"> - istruzioni per il push-back e/o il rullaggio b) <u>Aeromobili in arrivo:</u> <ul style="list-style-type: none"> - istruzioni per il rullaggio - assegnazione parcheggi c) <u>Follow-me:</u> L'assistenza del follow-me sui piazzali è su richiesta del pilota solo in casi di contingency ed è obbligatoria con valori di RVR inferiori a 150 m. d) <u>Marshalling:</u> <ul style="list-style-type: none"> - è obbligatorio sugli stand non equipaggiati con sistemi di guida per parcheggio a vista (VDGS) e forniti dal ground handling operator - è fornito dall'esercente solo in casi di contingency. <p>5) Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali Aeromobili in partenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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). <p>NOTE (1) Lo stato di "READY" significa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - porte e stive sono chiuse; - area di sicurezza intorno all'aeromobile libera da persone, mezzi, equipaggiamenti ed ostacoli; - aeromobile completamente pronto al rullaggio; 	<p>Apron</p> <p>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:</p> <p>1) Operational Hours H24</p> <p>2) Call sign and frequency</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Fiume Ground: 121.900 MHz (H24) b) Fiume Ground: 122.125 MHz (HX see AIP AD 2 LIRF table 18) c) Fiume Delivery: 121.800 MHz (HX see AIP AD 2 LIRF table 18) d) Aerodrome operator (ADR - call sign: Fiume Ramp): 121.725 MHz <p>3) Application area See APDC</p> <p>4) Services provided</p> <ol style="list-style-type: none"> a) <u>Departing aircraft:</u> <ul style="list-style-type: none"> - push-back and/or taxiing instructions. b) <u>Arrival aircraft:</u> <ul style="list-style-type: none"> - taxiing instructions - stand allocations c) <u>Follow-me:</u> Follow-me assistance on apron is on pilot's request only for contingency reasons and is mandatory with RVR less than 150 m. d) <u>Marshalling:</u> <ul style="list-style-type: none"> - it is mandatory on stands not equipped with visual docking guidance system (VDGS) and provided by the ground handling operator - it is provided by aerodrome operator only for contingency reasons. <p>5) Limitations/regulations on aprons Departing aircraft:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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). <p>REMARKS (1) "READY" status means:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft doors and holds are closed ; - Aircraft Safety Area clear from vehicles, equipment, obstacles and ground personnel; - aircraft fully ready for taxiing;

- 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**

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:

- 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.

7) Piazzole fuori dalla vista del Controllore in Torre:

- Quadrante 100: 101,102,103,104,105
- Quadrante 200: 223,224
- Quadrante 300: 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317
- Quadrante 500: 510
- Quadrante 600: 601,602,603,604,605,606,607,608, 613,614
- Quadrante 700: 704,705,706
- Quadrante 800: 842,843,844,845,846,847

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

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) 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'.

- 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**

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:

- 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.

7) Aircraft stands out of sight of ATC's Operator:

- Block 100: 101,102,103,104,105
- Block 200: 223,224
- Block 300: 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317
- Block 500: 510
- Block 600: 601,602,603,604,605,606,607,608, 613,614
- Block 700: 704,705,706
- Block 800: 842,843,844,845,846,847

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

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) 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'.

<p>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.</p> <p>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 pre-partenza. A EOBT-40' verrà inviato a NMOC un messaggio T-DPI-s contenente il TOBT, il TTOT e il TSAT.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>There's no need to request a REA message to get a CTOT improvement.</p> <p>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.</p> <p>Departing traffic must leave the stand within ASAT+5'. At AOBT an A-DPI message will be sent to NMOC containing latest TTOT.</p> <p>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.</p>
<p>3) TOBT: regole e responsabilità <u>Responsabilità per TOBT</u> 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 <u>Correzione/Cancellazione del TOBT</u> 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. <u>Inserimento TOBT</u> 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</p>	<p>3) TOBT: Rules and Responsibilities <u>Responsibility for TOBT</u> 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. <u>TOBT Correction/Deletion</u> 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. <u>TOBT input</u> 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</p>
<p>4) Sospensione della procedura A-CDM In caso di avarie dei sistemi A-CDM la procedura sarà sospesa e:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Le operazioni saranno gestite secondo le 'PROCEDURE DI PARTENZA NON A-CDM' (vedi sotto).</p>	<p>4) A-CDM procedure suspension In case of A-CDM system failure the procedure will be suspended and:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "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. <p>Operations will follow 'NON A-CDM DEPARTURES PROCEDURES' (see below).</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>6) Coordinamenti con NMOC</p>	<p>6) Coordination with the NMOC</p>

<p>Tramite la piattaforma A-CDM viene stabilito uno scambio di informazioni automatico e continuo con NMOC. Questo scambio consente la trasmissione di orari stimati di atterraggio e di decollo molto accurati. L'uso degli stimati di decollo locali consentirà un'allocazione più efficiente dei CTOT. I messaggi utilizzati sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flight Update Message (FUM) - Early Departure Planning Information Message (E-DPI) - Target Departure Planning Information Message (T-DPI) - ATC Departure Planning Information Message (A-DPI) - Cancel DPI (C-DPI) <p>7) Contatti email ENAV: acdm.lirf@enav.it ADR: cdm@adr.it</p>	<p>A-CDM platform establishes a permanent and fully automatic data exchange with NMOC. This data transfer will enable highly accurate early predictions of landing and departure times. Furthermore, this will allow more accurate and efficient calculation of CTOT due to the use of local target take-off times. The following messages are used:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flight Update Message (FUM) - Early Departure Planning Information Message (E-DPI) - Target Departure Planning Information Message (T-DPI) - ATC Departure Planning Information Message (A-DPI) - Cancel DPI (C-DPI) <p>7) Email contacts ENAV: acdm.lirf@enav.it ADR: cdm@adr.it</p>
<p>3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio</p> <ul style="list-style-type: none"> 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: 	<p>Special rules for taxiway use</p> <ul style="list-style-type: none"> 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:

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 ridotta (AWO)	Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO)
<p>1) Criteri per l'attivazione delle LVP Le procedure di bassa visibilità (LVP) sono attivate quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la RVR è uguale o inferiore a 550 m; e/o - l'altezza della base delle nubi è inferiore a 200 ft in accordo al locale riporto meteorologico; e/o - quando il deterioramento delle condizioni meteo ne raccomanda l'attivazione. <p>I piloti saranno informati dell'attivazione delle LVP tramite trasmissione ATIS e/o RTF.</p> <p>NOTE</p> <p>(1) In presenza di condizioni meteorologiche o operative anche con valori di base delle nubi e/o RVR superiori a quelli previsti, Fiume TWR potrà procedere all'attivazione delle LVP se:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) il riporto di un pilota indica una situazione meteorologica non favorevole; b) vi è un'esplicita richiesta del pilota di attivazione delle LVP o di condurre un avvicinamento in CAT II/ III in situazioni di RVR/base delle nubi marginali (sono esclusi gli avvicinamenti richiesti per addestramento); <p>(2) Nelle condizioni riportate ai punti a) e b) della nota (1) - al fine di non penalizzare la sequenza di traffico - l'attivazione delle LVP può avvenire su richiesta del pilota anche per il singolo volo.</p> <p>(3) Il messaggio "LVP in Progress" sarà comunicato dall'ATC in frequenza al solo volo interessato.</p> <p>2) Utilizzo delle piste Sono consentite operazioni in CAT II, CAT III A/B per RWY 16L e 16R. Sono consentite operazioni LVTO per RWY 16R, 16L e 25</p> <p>3) Minime operative di aeroporto RVR non inferiore a 75 m</p> <p>4) Attività di addestramento Gli avvicinamenti e gli atterraggi addestrativi in CAT II/III con valori di RVR/base delle nubi superiori a quelli previsti per l'attivazione delle LVP non sono autorizzati.</p> <p>5) 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.</p> <p>a) Aeromobili in arrivo Gli aeromobili dovranno liberare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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: 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 <p>b) Aeromobili in partenza Pista 25:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli aeromobili rulleranno unicamente via TWY T (IHP T1) o TWY P (IHP P1) - TWY B - TWY BA; 	<p>1) Criteria for initiation of LVP Low Visibility Procedures (LVP) will be in force when:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RVR is equal to or less than 550m; and/or - cloud base height is below 200 ft according to the meteorological local report; and/or - the deterioration of weather conditions recommends so. <p>Pilots will be informed by ATIS and/or RTF when LVP are in force.</p> <p>REMARKS</p> <p>(1) In the presence of meteorological or operational conditions, even with clouds and/or RVR values above the disciplined values, Fiume TWR may activate the LVP if:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) a pilot report indicates a bad weather condition; b) there is an explicit pilot request to activate LVP or to perform a CAT II/III approach with marginal values of RVR/cloud base (except the approaches required for training); <p>(2) As reported in point a) and b) of remark (1) - in order to not penalize the traffic sequence - the activation of the LVP may also take place on pilot request for the specific flight.</p> <p>(3) The message "LVP in Progress" will be communicated by ATC on frequency to the concerned flight only.</p> <p>2) Runway operations RWY 16L and 16R are approved for CAT II, CAT III A/B operations. RWY 16L, 16R and 25 are approved for LVTO operations.</p> <p>3) Aerodrome operating minima RVR not less than 75 m</p> <p>4) Training activities Practice CAT II / III approaches and landings with RVR/cloud base values higher than those for LVP activation are not authorized.</p> <p>5) 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.</p> <p>a) Arriving aircraft Landing aircraft shall vacate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 or W1) or AK/AL (report reaching IHP A1 if entering the apron via V1 or W1 for further instructions) - RWY 16L: 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 <p>b) Departing aircraft RWY 25:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft shall taxi via TWY T (IHP T1) or TWY P (IHP P1) - TWY B - TWY BA;

<p>- le TWY BC e BD non sono utilizzabili;</p> <p>Pista 16R: utilizzata in caso di indisponibilità della pista 25 o per esigenze operative:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Pista 16L: utilizzata in caso di indisponibilità della pista 25 e della pista 16R o per esigenze operative:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>c) L'assistenza del follow-me sui piazzali è obbligatoria per gli aeromobili che rullano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - su tutti i piazzali, se il valore di RVR è inferiore a 150m. <p>d) Obblighi di riporto</p> <p>In condizioni di visibilità ridotta tutti i piloti devono riportare a Fiume TWR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>6) Contingencies <u>Radars di Superficie (SMR) fuori servizio e/o Avaria Totale delle Stop Bar a servizio della pista.</u> Qualora le condizioni siano tali da non permettere alla TWR il monitoraggio visivo di tutta o parte dell'area di manovra, è consentito un solo movimento per volta e l'assistenza del follow-me è sempre obbligatoria.</p> <p>7) Avaria radio sull'area di manovra Vedi tabella 20.8</p>	<p>- TWY BC and BD shall not be used;</p> <p>RWY 16R: to be used in case of RWY 25 unavailability or for operational reasons:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>RWY 16L: to be used in case of RWY 25 and RWY 16R unavailability or for operational reasons:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>c) Follow-me assistance on the aprons is mandatory for aircraft taxiing:</p> <ul style="list-style-type: none"> - on all aprons, if the RVR value is below 150m. <p>d) Mandatory reports</p> <p>In reduced visibility conditions all pilots shall report to Fiume TWR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>6) Contingencies <u>Surface Movement Radar (SMR) out of service and/or total failure of Runway Stop Bars.</u> 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.</p> <p>7) Radio failure on the manoeuvring area See table 20.8</p>
<p>5 Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario</p> <p>Al fine di ottimizzare la capacità di aeroporto sono applicate le seguenti procedure:</p> <p>1) Ai piloti è richiesto di attenersi scrupolosamente alle istruzioni ATC</p> <p>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 solo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la pista in uso per gli atterraggi è la RWY 16L o la 34R - sulla pista di atterraggio sono in corso "high intensity operations", ciò richiede che 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 sono disponibili entrambe le TWY di uscita rapida preferenziali <p>3) Un'occupazione prolungata di pista può comportare che l'aeromobile che segue nella sequenza venga istruito per il "go around".</p> <p>Al fine di ridurre il tempo di occupazione della pista, dovranno essere seguite, per quanto possibile, le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i piloti dovranno pre-pianificare l'atterraggio e la decelerazione in pista, utilizzando le distanze RWY THR indicate in tabella sottostante, per poter liberare dalla TWY di uscita rapida che consenta un'uscita sicura e rapida riducendo i ritardi e massimizzando 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 	<p>Special operational practice for minimum RWY occupancy</p> <p>In order to maximize airport capacity following procedures are applied:</p> <p>1) Pilots are requested to strictly comply with ATC instructions</p> <p>2) ATC is allowed to guide ACFT on final approach using minimum radar separation or separation minimum according to wake turbulence category only if:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RWY in use for landing is RWY 16L or RWY 34R - "high intensity operations" are ongoing on landing RWY, this requires that 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 preferred for RWY in use are both available <p>3) An extended RWY occupancy may result in the subsequent ACFT being instructed to "go around".</p> <p>In order to reduce RWY occupancy time, the following procedures apply:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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

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 atteso 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

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 8.1 e 8.2, una volta verificato che tutte le seguenti condizioni siano soddisfatte:

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

8.1 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 almeno 2400m dalla posizione di allineamento del successivo aeromobile e i due aeromobili siano autorizzati per due distinte procedure iniziali di salita.

8.2 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:

- 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
- 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

- Traffico aereo ammesso:
 - Voli di linea
 - Voli charter
 - Atterraggi tecnici e voli di posizionamento
- Sistema di Multilaterazione (MLAT)

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) 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 8.1 and 8.2, provided that all of the following conditions of use are met:

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

8.1 Departure

TKOF with RRSM may be allowed from RWY25 only when the preceding 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.

8.2 Arrival

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

- landing following a landing on RWY 16L/34R or RWY 16R/34L
 - the preceding 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
- 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

Local flight restrictions

- Air traffic allowed:
 - Scheduled flights
 - Charter flights
 - Technical landing and positioning flights
- Multilateration System (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	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	Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale I voli dell'Aviazione Generale, compresi gli aerotaxi, sono consentiti limitatamente alle fasce orarie notturne HR 2200-0500 (2100-0400) senza possibilità di sosta dopo tale orario.	Provisions for general aviation aircraft General Aviation flights, including air-taxi, are admitted only during night time HR 2200-0500 (2100-0400) with no chance to stop after that time.
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: <u>Aeromobile in partenza:</u> continuerà sul percorso assegnato fino a raggiungere la posizione corrispondente alla sua clearance limit, dove rimarrà in attesa del follow-me per rientrare al parcheggio <u>Aeromobile in arrivo:</u> libererà la pista e l'area sensibile sull'appropriata via di rullaggio e rimarrà in attesa del follow-me per il parcheggio	Radio failure on manoeuvring area Whenever an aircraft operating in the manoeuvring area experiences a communication failure it shall operate as follows: <u>Departing aircraft:</u> it shall continue on the assigned taxi route until reaching its clearance limit position, where it shall wait for the follow-me vehicle in order to be guided back to the parking stand <u>Arriving aircraft:</u> it shall vacate the runway and the sensitive area and wait for the follow-me vehicle in order to be guided back to the parking stand

21	PROCEDURE ANTIRUMORE	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.	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	Uso delle piste 1) Partenze NIL 2) Arrivi a) RWY 34L Quando le condizioni meteorologiche lo consentono, percorrerà 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 3) Restrizioni notturne NIL	Use of RWY 1) Departures NIL 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 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
4	Attività addestrativa NIL	Training activity NIL

22	PROCEDURE DI VOLO	FLIGHT PROCEDURES
----	-------------------	-------------------

1	GENERALITA' 1) Attenzione: attività di elicotteri in VFR entro l'ATZ per operazioni di sicurezza. 2) L'ingresso nell'ATZ di Roma/Fiumicino non è consentito agli apparecchi di VDS avanzato.	GENERAL 1) Warning: VFR helicopters activity within ATZ due to security operations. 2) Advanced ultra light machines are not allowed to enter Roma/Fiumicino ATZ.
2	PROCEDURE PER I VOLI IFR 2.1 Informazioni generali Fuel Planning and Managment 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):	PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS General information Fuel Planning and Managment 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):

Tabella 2	Table 2
-----------	---------

STAR 16	STAR TO IAF	RUSH HOUR	OUT OF RUSH	SAVED MILES
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		Table 3		
STAR 34				
	STAR TO IAF	RUSH HOUR	OUT OF RUSH	SAVED MILES
ELKAP 3C	ELKAP - ODULA	139.8	124.8	15
XIBIL 3C	XIBIL - ODULA	129.8	114.8	15
RITEB 3C	RITEB - ODULA	96	81	15
GILIO 3C	GILIO - ODULA	123	108	15
LAT 3C	LAT - ODULA	57.3	37.3	20
MOPIV 3C	MOPIV - ODULA	93.9	73.9	20
VALMA 3C	VALMA - NEVUX	77	62	15
ESINO 3C	ESINO - NEVUX	50	35	15

<p>2.2 Arrivi</p> <p>1) Procedure di entrata</p> <p>a) Limite dell'autorizzazione TAQ VOR o CMP VOR</p> <p>b) Descrizione delle Link routes e STAR: vedere tabella 24</p> <p>2) Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento Vedere tabella 24</p> <p><u>Avvicinamenti ILS paralleli per RWY 16L e 16R oppure 34L e 34R</u> Condizioni Possono essere effettuati avvicinamenti paralleli purché:</p> <p>a) il servizio radar sia operativo</p> <p>b) gli equipaggiamenti ILS siano operativi e gli aeromobili effettuino avvicinamenti ILS su entrambe le piste</p> <p>c) gli aeromobili siano informati che sono in atto avvicinamenti su entrambe le piste</p> <p>Separazione</p> <p>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</p> <p>b) <u>nel caso di avvicinamenti paralleli dipendenti</u> la separazione minima radar tra gli aeromobili stabilizzati sul localizzatore sarà di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>Gli aeromobili saranno informati che sono in corso avvicinamenti su entrambe le piste; tale informazione sarà fornita anche attraverso l'ATIS</p> <p>NOTA Allo scopo di ridurre il carico sulle frequenze radiotelefoniche, l'EAT viene comunicato solo quando il ritardo previsto sia superiore ai 15 minuti.</p> <p>3) Controllo delle velocità Vedere ENR 2.1.1.2</p> <p>4) Procedure di radio-avaria In caso di radio avaria:</p> <p>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</p> <p>b) qualora il pilota non abbia ricevuto e confermato l'autorizzazione ATC a seguire una STAR i punti di riporto designati su cui iniziare la discesa, sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TAQ VOR o CMP VOR <p>In questo caso l'ACFT in ingresso su TAQ effettuerà un avvicinamento per RWY 16R mentre l'ACFT in ingresso su CMP effettuerà un avvicinamento RWY 16L entrambi seguiti da Circling in caso di vento non compatibile con la direzione di atterraggio.</p> <p>2.3 Partenze</p> <p>1) Informazioni generali <u>Operazioni prevolo</u></p> <p>a) Allo scopo di accelerare le operazioni, Fiumicino TWR assegnerà, insieme all'autorizzazione alla messa in moto, l'autorizzazione ATC comprensiva di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rotta - ICP/SID - livello di salita iniziale - codice SSR <p>Qualora non fosse possibile assegnare l'autorizzazione ATC con quella della messa in moto verrà notificato tramite ATIS</p> <p>NOTA Il messaggio ATIS, oltre alle normali informazioni, conterrà anche la notizia di eventuali ritardi alla messa in moto.</p> <p>b) quando ritenuto necessario Roma ACC fornirà un'autorizzazione ATC dettagliata anziché in forma codificata di SID</p> <p>c) le indisponibilità VOR, sia dell'equipaggiamento di terra che di bordo, debbono essere segnalate immediatamente all'Ente ATC.</p>	<p>Arrivals</p> <p>1) Entry procedures</p> <p>a) Clearance limit TAQ VOR or CMP VOR</p> <p>b) Link routes and STAR description: see table 24</p> <p>2) Holding/approach/missed approach procedures See table 24</p> <p><u>Parallel ILS approaches to RWY 16L and 16R or 34L and 34R</u> Conditions Parallel approaches may be conducted provided that:</p> <p>a) radar service is operative</p> <p>b) ILS equipment are operative and the aircraft are making ILS approaches on both runways</p> <p>c) aircraft are advised that approaches are in progress on both runways</p> <p>Separation</p> <p>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</p> <p>b) <u>in case of dependent parallel approaches</u>, the minimum radar separation between aircraft established on the localizer course will be:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>Aircraft will be advised that approaches are conducted to both runways; this may be accomplished through use of the ATIS</p> <p>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.</p> <p>3) Speed control See ENR 2.1.1.2</p> <p>4) Radio-failure In the event of radio failure:</p> <p>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</p> <p>b) if the pilot hasn't received and confirmed the ATC clearance to follow a STAR the reporting points designated to descend for landing are:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TAQ VOR or CMP VOR <p>In this case ACFT entering via TAQ will carry out an approach for RWY 16R and ACFT entering CMP will carry out an approach for RWY 16L, each one followed by Circling in case of not compatible wind with the landing direction.</p> <p>Departures</p> <p>1) General information <u>Pre-flight operations</u></p> <p>a) In order to expedite operations, Fiumicino TWR will assign, together with the start-up engine clearance, an ATC clearance including:</p> <ul style="list-style-type: none"> - route - ICP/SID - initial climb level - SSR code <p>When it is not possible to assign the ATC clearance together with the start-up engine clearance, it will be notified by ATIS</p> <p>REMARK ATIS message, in addition to the normal information, shall also contain notice of possible start up delays .</p> <p>b) when deemed necessary, Roma ACC will provide ATC clearance in full details instead of a coded SID</p> <p>c) VOR unavailability, due to ground or airborne equipment, shall be reported immediately to ATC Unit.</p>
--	--

<p>d) in relazione al controllo della velocità per aeromobili in partenza, vale quanto riportato in ENR 2.1.2</p> <p>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 pista possono essere date a non più di due aeromobili alle seguenti condizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> unicamente per RWY 25 e durante le ore del giorno visibilità di almeno 5 km l'allineamento deve avvenire dalle intersezioni BC o BD e BA o BB il read-back del pilota deve contenere il designatore di pista, la denominazione della posizione intermedia e il numero della sequenza di partenza <p>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 105, da 301 a 313, da 401 a 412, da 501 a 518, da 601 a 614, da 701 a 711, 801, 802 e da 804 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 wide-bodies) 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</p> <p>3) Procedure di uscita a) Procedure di salita iniziale e SID: vedere tabella 24</p> <p>NOTA Le SID sono basate sull'uso delle RDL VOR, quindi è essenziale una rapida stabilizzazione sulla RDL VOR assegnata.</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>4) Controllo delle velocità Vedere ENR 2.1.1.2</p>	<p>d) rules regarding speed control of departing aircraft are in force according to ENR 2.1.2</p> <p>Multiple line-ups With the methods described for take-off from intermediate take-offs points (INT TAKE OFF), line-up instructions on different points of the same RWY can be given to no more than two aircraft according to the following conditions:</p> <ol style="list-style-type: none"> on RWY 25 only and during daylight hours visibility 5 km or more line-up shall take place at the intersections BC or BD and BA or BB pilot's read-back shall contain RWY indication, intermediate take-off point indication and departure sequence number <p>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 105, 301 to 313, 401 to 412, 501 to 518, 601 to 614, 701 to 711, 801, 802 and 804 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</p> <p>3) Exit procedures a) Initial Climb Procedures and SID: see table 24</p> <p>REMARK SID are based on use of VOR RDL, therefore a quick establishment on the assigned VOR RDL is essential.</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>4) Speed control See ENR 2.1.1.2</p>
<p>3 PROCEDURE DI SORVEGLIANZA</p> <p>3.1 Informazioni generali NIL</p> <p>3.2 Caratteristiche operative</p> <ol style="list-style-type: none"> Uso dei sistemi di sorveglianza nel Servizio di Controllo di Aeroporto Il servizio di Controllo di Aeroporto viene fornito con l'ausilio del radar, in accordo alla regolamentazione pubblicata in AIP - ENR 1.6 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) <p>3.3 Caratteristiche tecniche NIL</p> <p>3.4 Radar avaria NIL</p>	<p>SURVEILLANCE PROCEDURES</p> <p>General information NIL</p> <p>Operational characteristics</p> <ol style="list-style-type: none"> Use of surveillance systems in Aerodrome Control Service Aerodrome Control Service is provided also by means of radar, according to the regulation published in AIP - ENR 1.6 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) <p>Technical characteristics NIL</p> <p>Radar failure NIL</p>
<p>4 PROCEDURE PER I VOLI VFR</p> <p>4.1 Informazioni generali 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</p> <p>4.2 Attività di circuito NIL</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 NIL</p> <p>4.8 Attività addestrativa NIL</p>	<p>PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS</p> <p>General information 1) Language to be used in air-ground communication: pilots with language proficiency in english shall use the english language</p> <p>Circuit activity NIL</p> <p>Arrivals NIL</p> <p>Departures NIL</p> <p>Overflying NIL</p> <p>Special VFR NIL</p> <p>VFR/N NIL</p> <p>Training activity NIL</p>

23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE	ADDITIONAL INFORMATION
1 WILDLIFE HAZARD 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. 2) Concentrazione di volatili Presenza di volatili nell'area di manovra e nelle vicinanze come dettagliato nella tabella sottoriportata.	WILDLIFE HAZARD 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. 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	Pattugliament o in cielo Patrolling of the sky	Area di manovra e corridoi di decollo/atterraggio All manoeuvring area and landing/taking-off corridors
Piccione domestico Feral Pigeon	Sempre Always (max AUG-OCT)	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)	DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENTS (DAAD), SPECIAL CONDITIONS (SC) AND EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY (ELOS)
----------	---	--

Numero di riferimento	Descrizione	Reference number	Description
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.002	Non compliant slopes on limited portions of the apron stands. Ref: CS ADR-DSN.E.360 - Slopes on Apron
DAAD.LIRF.004	La RESA di RWY 25 risulta avere una dimensione non rispondente ai requisiti normativi. Rif: ADR-DSN.C.215 - Dimensions of Runway End Safety Areas	DAAD.LIRF.004	RWY 25 RESA dimension not responding to requirement. Ref: ADR-DSN.C.215 - Dimensions of Runway End Safety Areas

DAAD.LIRF.010	Assenza di un sistema di monitoraggio automatico per assicurare il mantenimento dei livelli di servizio riportati nella CS ADR-DSN.S.895 Serviceability Level per le TWY A, B, C, D e H. Ref: ADR-DSN.S.890 - Monitoring	DAAD.LIRF.010	Automatic monitoring system missing on TWY A, B, C, D and H, in order to assure Serviceability Level as per requirement CS ADR-DSN.S.895. 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	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

24	CARTE RELATIVE ALL'AEROPORTO DI ROMA/Fiumicino	CHARTS RELATED TO ROMA/Fiumicino AERODROME
-----------	---	---

Carte - Charts	Pagine - Pages
Aerodrome Chart ICAO	AD 2 LIRF 2-1
HOTSPOT (NOT FOR NAVIGATION)	AD 2 LIRF 2-5
Low Visibility Procedures Chart	AD 2 LIRF 2-7
Aircraft Parking Docking Chart ICAO	AD 2 LIRF 2-9
Aircraft Parking Docking REMARKS	AD 2 LIRF 2-11
Aerodrome Ground Movement Chart	AD 2 LIRF 2-13
Aerodrome Ground Movement Chart ACFT CODE F	AD 2 LIRF 2-15
Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 16R/34L	AD 2 LIRF 3-1
Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 07/25	AD 2 LIRF 3-3
Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 16L/34R	AD 2 LIRF 3-5
Precision Approach Terrain Chart RWY 16R	AD 2 LIRF 3-7
Precision Approach Terrain Chart RWY 16L	AD 2 LIRF 3-9
Precision Approach Terrain Chart RWY 34R	AD 2 LIRF 3-11
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV1 RWY 16L/R	AD 2 LIRF 4-1
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV1 RWY 16L/R ATC DISCRETION	AD 2 LIRF 4-11
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV1 RWY 34L/R	AD 2 LIRF 4-23
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV1 RWY 34L/R ATC DISCRETION	AD 2 LIRF 4-33
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 16L/R ATC DISCRETION	AD 2 LIRF 4-45
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 34L/R ATC DISCRETION	AD 2 LIRF 4-49
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) CMP/TAQ RWY 07/25	AD 2 LIRF 4-53
Visual Approach Chart (VAC) ICAO	AD 2 LIRF 5-1
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS (CAT II) or LOC X RWY 16L ATC DISCRETION ONLY	AD 2 LIRF 5-3
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS (CAT II) or LOC W RWY 16L	AD 2 LIRF 5-5
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP RWY 16L	AD 2 LIRF 5-7
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS (CAT II) or LOC Z RWY 16R	AD 2 LIRF 5-11
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS (CAT II) or LOC Y RWY 16R ATC DISCRETION ONLY	AD 2 LIRF 5-13
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP RWY 16R	AD 2 LIRF 5-15
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR RWY 16R	AD 2 LIRF 5-19
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS or LOC RWY 34L	AD 2 LIRF 5-21
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP RWY 34L	AD 2 LIRF 5-23
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR RWY 34L	AD 2 LIRF 5-27
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS or LOC RWY 34R	AD 2 LIRF 5-29
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP RWY 34R	AD 2 LIRF 5-31
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR RWY 07	AD 2 LIRF 5-35
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP RWY 07	AD 2 LIRF 5-37
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS or LOC RWY 25	AD 2 LIRF 5-41
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR RWY 25	AD 2 LIRF 5-43
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP RWY 25	AD 2 LIRF 5-45
Initial Climb Procedures Chart RWY 25	AD 2 LIRF 6-1
Initial Climb Procedures Chart RWY 07 - RWY 25 (ATC DISCRETION)	AD 2 LIRF 6-7
Initial Climb Procedures Chart RWY 16R/16L	AD 2 LIRF 6-21
Initial Climb Procedures Chart RWY 34R/34L	AD 2 LIRF 6-51
Initial Climb Procedures Chart RNP1 RWY 16R	AD 2 LIRF 6-59
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV NORTH & WEST BOUND	AD 2 LIRF 6-81
Standard Instrument Departure Chart (SID) SOUTH BOUND	AD 2 LIRF 6-91

Standard Instrument Departure Chart (SID) EAST BOUND	AD 2 LIRF 6-111
Omnidirectional Departure Area RWY 34L	AD 2 LIRF 6-119
Omnidirectional Departure Area RWY 25	AD 2 LIRF 6-121
Omnidirectional Departure Area RWY 16R	AD 2 LIRF 6-123
Aerodrome Obstacle Chart - Type B ICAO	Vedi/See GEN 3.2
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart ICAO	Vedi/see ENR 2.1.1.4 ROMA CTA

Intenzionalmente bianca

Intentionally left blank