

# ***LOW VISIBILITY PROCEDURE***

## ***LVP***

**(Temporary Revision LVP – 6 Aprile 2016)**



## INDICE

1. Generalità .....	3
2. Scopo .....	3
3. Riferimenti .....	3
4. Definizioni.....	3
4.1. Low Visibility Take-off LVTO .....	3
4.2. Operazioni in bassa visibilità: .....	3
4.3. Condizioni di visibilità: .....	3
4.4. ILS- Area Critica:.....	4
4.5. ILS- Area Sensibile:.....	4
4.6. Ceiling:.....	4
4.7. Posizione d'attesa intermedia (Intermediate Holding Position): .....	4
4.8. Minime Operative di Aeroporto:.....	4
4.9. Operazioni di avvicinamento ed atterraggio di precisione: .....	4
4.10. Procedure in bassa visibilità (LVP): .....	5
4.11. Runway Visual Range (RVR):.....	5
5. Infrastrutture ed installazioni disponibili per le operazioni in bassa visibilità .....	5
5.1. Pista 16R:.....	5
▪ Aiuti Visivi Luminosi : .....	5
▪ Sistemi di rilevazione della RVR: .....	5
▪ Radio Assistenze: .....	6
5.2. Pista 16L: .....	6
▪ Aiuti Visivi Luminosi : .....	6
▪ Sistemi di rilevazione della RVR: .....	6
▪ Radio assistenze: .....	6
5.3. Pista 25:.....	6
▪ Aiuti Visivi Luminosi : .....	6
▪ Sistemi di rilevazione della RVR: .....	7
6. Operazioni consentite .....	7
7. Applicazione delle procedure in bassa visibilità.....	7
7.1. Fase di predisposizione .....	7
7.2. Fase di attivazione .....	8
7.3. Fase di disattivazione/cancellazione .....	9
8. Utilizzazione delle piste .....	9
9. Operazioni in CAT II e CAT III.....	9
9.1. Pista 16R.....	9
▪ Aeromobili in atterraggio RWY 16R.....	10
9.2. Pista 16L .....	10
▪ Aeromobili in atterraggio RWY 16L.....	10
10. Decolli in bassa visibilità LVTO .....	11
10.1. pista 16L.....	11
10.2. Pista 25.....	11
11. Movimentazione degli aeromobili nell'area di manovra .....	12
11.1. Condizioni visibilità 2 .....	12
Con visibilità RVR inferiore a 1500m .....	12
11.2. Condizioni di visibilità 3 (RVR < 400 m) .....	12
▪ Con RADAR di superficie SMR funzionante: .....	12
▪ RADAR di superficie SMR NON funzionante:.....	12
11.3. Condizioni di visibilità 4 .....	12
12. CAPACITA' .....	12
13. Movimentazione sull'area dei Piazzali.....	15
14. Enti autorizzati ad operare in area di manovra .....	16
15. Avvicinamenti in categoria per fini addestrativi.....	16
16. Controllo settimanale G.C.V.....	16
17. Contingency.....	16
17.1. Aeromobile o veicolo perso nell'area di manovra .....	16
17.2. Avaria radio nell'area di manovra .....	17
17.3. Procedure in caso di stati di emergenza e/o incidente.....	17

## 1. Generalità

Con il termine All Weather Operations (AWO) si intende:

“Qualsiasi operazione di rullaggio, decollo o atterraggio nelle condizioni in cui il riferimento visivo è limitato dalle condizioni meteorologiche”.

Le AWO presuppongono lo sviluppo di misure, azioni e procedure secondo un piano locale predeterminato, che garantiscano la sicurezza di tutte le operazioni al suolo riducendo al minimo il rischio di incursioni di pista non autorizzate o collisioni al suolo tra aeromobili e/o veicoli e/o infrastrutture.

## 2. Scopo

La presente procedura ha lo scopo di fornire istruzioni per una corretta applicazione di quanto stabilito dalla documentazione di riferimento, che in ogni caso dovrà essere conosciuta, per le parti di competenza, integralmente.

Inoltre viene integrata, rispetto alla precedente, con le procedure riguardanti la pista 16L, essendo ora la stessa fornita di impianti adeguati alla CAT. III B, e nuovi percorsi delle vie di rullaggio.

## 3. Riferimenti

- Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, Edizione 2 Emendamento 3,
- Regolamento ENAC 'Operazioni Volo Ogni Tempo nello Spazio Aereo Nazionale', Edizione 1,
- ENAV ATS LVP - Disposizioni operative permanenti per le procedure in bassa visibilità- Edizione 1.0,
- ICAO Doc. 9476 Manual of SMGCS.

## 4. Definizioni

### 4.1. Low Visibility Take-off LVTO

Operazioni di decollo da una pista con RVR inferiore a 400M.

### 4.2. Operazioni in bassa visibilità:

Operazioni di decollo in bassa visibilità (LVTO), nonché avvicinamenti ed atterraggi in CAT II e CAT III.

### 4.3. Condizioni di visibilità:

#### • Condizione di visibilità 1

Visibilità sufficiente:

- Al pilota per rullare a vista evitando collisioni con altro traffico sulle taxiway ed in corrispondenza delle intersezioni con le altre taxiway,
- Al personale ATC di esercitare a vista il controllo su tutto il traffico.

#### • Condizione di visibilità 2

- visibilità sufficiente al pilota per rullare a vista evitando collisioni con altro traffico sulle taxiways ed in corrispondenza delle intersezioni con le altre taxiway, ma insufficiente al personale ATC per esercitare a vista il controllo su tutto il traffico.

- Condizione di visibilità 3:
  - Visibilità inferiore a 400m RVR.
- Condizione di visibilità 4:
  - Visibilità insufficiente ai piloti per rullare utilizzando esclusivamente il riferimento visivo. Normalmente con RVR uguale o inferiore a 75m. (ICAO Doc. 9830 A-SMGCS Manual).

#### 4.4. **ILS- Area Critica:**

Un'area di dimensioni definite che si estende nell'intorno delle antenne di un impianto di avvicinamento strumentale di precisione, all'interno della quale la presenza di veicoli e/o aeromobili determina un disturbo tale da pregiudicare l'attendibilità dei segnali di radioguida.

#### 4.5. **ILS- Area Sensibile:**

Un'area che si estende oltre l'Area Critica, dove il parcheggio o il movimento degli aeromobili o veicoli, può disturbare il segnale di radioguida degli aeromobili fino al punto da renderlo inattendibile.

#### 4.6. **Ceiling:**

L'altezza al di sopra del suolo o dell'acqua della base dello strato più basso di nuvole al di sotto di 6000 metri (20000 piedi) che copre più della metà del cielo.

#### 4.7. **Posizione d'attesa intermedia (Intermediate Holding Position):**

Posizione definita ai fini del controllo del traffico al suolo presso la quale gli aeromobili in rullaggio ed i veicoli devono fermarsi ed attendere l'autorizzazione a proseguire, quando così istruiti dalla torre di controllo dell'aeroporto.

#### 4.8. **Minime Operative di Aeroporto:**

I limiti di impiego di un aeroporto per:

- a) decolli, espressi in termini di RVR e/o visibilità,
- b) atterraggi a seguito di avvicinamenti di precisione, espressi in termini di RVR e/o visibilità e MDA/DH in accordo alla categoria di operazione,
- c) atterraggi a seguito di avvicinamenti non di precisione espressi in termini di RVR e/o visibilità e MDA

#### 4.9. **Operazioni di avvicinamento ed atterraggio di precisione:**

Operazioni di avvicinamento ed atterraggio, di tipo strumentale che utilizzano sistemi di guida di precisione per la direzione e la pendenza del sentiero di discesa nel rispetto delle minime correlate alla categoria delle operazioni.

Tali operazioni sono così definite:

- Operazioni in Categoria I (CAT I):  
avvicinamento strumentale di precisione ed atterraggio con DH non inferiore a 60m (200 ft) e visibilità generale non inferiore a 800m o RVR non inferiore a 550m.
- Operazioni in Categoria II (CAT II):  
avvicinamento strumentale di precisione ed atterraggio con DH inferiore a 60m, ma non inferiore a 30m (100 ft) ed RVR non inferiore a 300m.

- Operazioni in Categoria III (CAT III) suddivise come segue:
  - Operazioni in **CAT III A**: avvicinamento strumentale di precisione ed atterraggio con DH inferiore a 30m (100 ft) e RVR non inferiore a 200m.
  - Operazioni in **CAT III B**: avvicinamento strumentale di precisione ed atterraggio con DH inferiore a 15m (50 ft) o senza DH e RVR inferiore a 200m, ma non al di sotto dei 50m.

*Nota: l'RVR sopra menzionata è riferita al valore rilevato al TDZ. Esso può essere temporaneamente sostituito dal valore di RVR rilevato al MID POINT.*

#### 4.10. **Procedure in bassa visibilità (LVP):**

Specifiche procedure applicate in un aeroporto con lo scopo di assicurare operazioni sicure durante avvicinamenti ed atterraggi in Cat II , Cat III e/o decolli con bassa visibilità (LVTO).

#### 4.11. **Runway Visual Range (RVR):**

La distanza massima alla quale il pilota di un aeromobile, posto sull'asse pista, può distinguere la segnaletica orizzontale o le luci di pista che ne delimitano i bordi o ne tracciano l'asse.

## 5. Infrastrutture ed installazioni disponibili per le operazioni in bassa visibilità

### 5.1. **Pista 16R:**

#### ▪ **Aiuti Visivi Luminosi :**

- a) Approach lighting system CAT III (ALS).
- b) Runway edge.
- c) Runway centreline.
- d) Runway threshold/end.
- e) Touch down zone.
- f) Runway RETIL (Rapid Exit Taxiway Indicator Light).
- g) Runway Guard Lights (RGL).
- h) Intermediate Holding Position twy A (A1, A2, A3, A4, A5), twy W (W1) e V (V1), twy M (M1), twy Y (Y1), twy B (B1, B2), twy R (R2) e twy G (G1).
- i) TWY center line 'A', AA, AB, AC, AD, AE, AF, AG, AH, AK, AL a 15m.
- j) Stop bars con associato sensore anti-intrusione per la pista 16R sui raccordi AA e AB B in corrispondenza della posizione CAT II/III; e sulla TWY 'A' per l'attraversamento della RWY 07/25 sempre accese.
- k) Stop bars con sola funzione no-entry (interdizione all'entrata in pista) e sensori anti-intrusione sui raccordi 'AC', 'AD', 'AE', 'AF', 'AG', 'AH', 'AK' e 'AL'.
- l) Alimentazione di riserva luci pista.
- m) Monitoraggio automatico dei sistemi AVL Rwy 16R (Rif. Circolare ENAC APT 05).
- n) Monitoraggio tattico in caso di malfunzionamento del sistema di "Monitoraggio singola lampada".

#### ▪ **Sistemi di rilevazione della RVR:**

- TDZ a 361 metri dopo la THR 16R, 119 metri dalla RCL lato destro
- MID a 1036 metri dopo THR 16R, 120 metri dalla RCL lato destro
- END a 2233 metri dopo la THR 16R, 182 metri dalla RCL lato destro

▪ **Radio Assistenze:**

ILS con prestazioni di 3° categoria.

5.2. **Pista 16L:**

▪ **Aiuti Visivi Luminosi :**

- a) Approach lighting system di CAT III (ALS).
- b) Runway edge.
- c) Runway centreline.
- d) Runway RETIL (Rapid Exit Taxiway Indicator Light).
- e) Runway threshold/end.
- f) Touch down zone.
- g) Runway Guard Lights (RGL).
- h) Intermediate Holding Position twy P (P1), twy D (D1, D2, D3, D4, D5, D6 e D7), twy DM (DM1), twy B (B3 e B4), twy EA (EA1) e twy EG (EG1).
- i) TWY center line 'B', 'D', 'DM' e 'P' a 15m.
- j) Stop bars con associato sensore anti-intrusione per la pista 16L sul raccordo 'DA' in corrispondenza della posizione CAT II/III; e sulla TWY 'D' (D4 e D5) e 'C' (C1 e C2) per l'attraversamento dell'APPROACH della pista 25 nord e sud sempre accese.
- k) Stop bars con sola funzione no-entry (interdizione all'entrata in pista) e sensori anti-intrusione sui raccordi 'DL', 'DK', 'DH', 'DG', 'DF', 'DE', 'DD', 'DC' E 'DB'.
- l) Alimentazione di riserva luci pista.
- m) Monitoraggio automatico dei sistemi AVL Rwy 16L (Rif. Circolare ENAC APT 05).
- n) Monitoraggio tattico in caso di malfunzionamento del sistema di "Monitoraggio singola lampada".

▪ **Sistemi di rilevazione della RVR:**

- TDZ a 382 metri dopo la THR 16L, 120 metri dalla RCL lato sinistro
- MID a 1322 metri dopo la THR 16L, 123 metri dalla RCL lato sinistro
- END a 2522 metri dopo la THR 16L, 120 metri dalla RCL lato sinistro

▪ **Radio assistenze:**

ILS con prestazioni di 3° categoria.

5.3. **Pista 25:**

▪ **Aiuti Visivi Luminosi :**

- a) Runway edge.
- b) Runway centreline.
- c) Runway threshold/end.
- d) Runway Guard Lights (RGL).
- e) Intermediate Holding Position twy P (P1), , twy DM (DM1), twy B (B3 e B4), twy W (W1), twy V (V1), twy M (M1), twy BT (BT1), twy T (T2), twy R (R2), twy G (G1), twy NG (NG1), twy NE (NE1), twy H (H1).

- f) TWY center line 'B', BA, BB, BC, BD ,BE, BF, BG , 'DM' e 'P' a 15m.
- g) Stop bars con associato sensore anti-intrusione per la pista 25 sul raccordo 'BA' e 'BB'; sulla TWY 'A' per l'attraversamento della RWY 07/25 .
- h) Stop bars con sola funzione no-entry (interdizione all'entrata in pista) e sensori anti-intrusione sui raccordi 'BC' e 'BD', 'BE', 'BF', 'BG' .
- l) Alimentazione di riserva luci pista.
- m) Monitoraggio tattico in caso di malfunzionamento del sistema di "Monitoraggio singola lampada".

▪ **Sistemi di rilevazione della RVR:**

- TDZ a 385 metri dopo la THR 25, 123 metri dalla RCL lato destro
- MID a 1298 metri dopo la THR 25, 112 metri dalla RCL lato destro

## 6. Operazioni consentite

Le operazioni di ILS di CAT II e CAT III sono possibili per RWY 16R e 16L (CAT III B con RVR minima di 75 M); dette operazioni e quelle di low visibility take-off (LVTO) per RWY 25 e RWY 16L sono consentite unicamente agli operatori nazionali e stranieri in possesso di specifica autorizzazione rilasciata dalla competente Autorità dello Stato di immatricolazione dell'aeromobile quando le previste componenti del sistema sono operative. I requisiti richiesti agli operatori dell'aviazione commerciale (trasporto pubblico di passeggeri, merci e posta) sono stabiliti dal Regolamento ENAC "Operazioni Ogni Tempo nello Spazio Aereo Nazionale" (rif. AIP ENR 1).

L'addestramento all'avvicinamento ILS di CAT II e/o CAT III non è consentito.

## 7. Applicazione delle procedure in bassa visibilità

L'attivazione delle procedure LVP dovrà essere preceduta da una serie operazioni di predisposizione del sistema aeroportuale dove tutte le componenti coinvolte, per la parte di propria competenza, dovranno confermare di essere pronte a sostenere la categoria delle operazioni richieste.

Le procedure in bassa visibilità vengono applicate secondo tre fasi distinte:

- 1) Fase di predisposizione
- 2) Fase di attivazione
- 3) Fase di disattivazione/cancellazione

### 7.1. Fase di predisposizione

Quando la RVR scende a valori inferiori a 1000 m in un qualsiasi trasmissometro e/o la base delle nubi nel settore di avvicinamento è uguale a 200 ft (in mancanza di tale misurazione si farà riferimento al ceiling uguale a 200ft) e si prevede possano peggiorare ulteriormente, la TWR attiva la fase di predisposizione e:

#### INFORMA:

- il Coordinamento Emergenza Aeroportuale (CEA) ADR che informerà:
  - ✓ ADR-ISE Sicurezza Operativa;
  - ✓ ADR-MDP Pronto Soccorso Aeroportuale;
  - ✓ Sanità Aerea (\*);
  - ✓ Handler (telex)

- ✓ ADR-Security
- ✓ la Polizia di Frontiera (\*) che, a sua volta, informerà:
  - la Guardia di Finanza
  - i Carabinieri
- Personale tecnico ADR di manutenzione degli Impianti AVL
- Personale tecnico di manutenzione delle radioassistenze (TechnoSky)
- VVF

(\*) vedi elenco telefonico allegato

La Torre informerà al suo interno:

- ✓ ARO-CBO
- ✓ CSO di Roma ACC
- ✓ Personale Meteo

Si procede al ritiro dall'area di manovra dei veicoli e del personale coinvolto in lavori di costruzione, manutenzione e altra attività non-essenziale. L'area sensibile ILS deve essere sgombra da ogni traffico ad eccezione degli aeromobili operativi. Il ritiro dall'area di manovra, dei veicoli anche essenziali e del personale, deve essere completato prima che la RVR scenda a 550 m.

*Nota 1 : Per sgombero delle aree di cantiere si intende:*

- Lo sgombero di personale e mezzi laddove per i mezzi non siano previste aree di sosta apposite;
- Lo sgombero del solo personale per i cantieri dove sono previste aree di sosta specifiche per i mezzi.

Il completamento della fase di predisposizione si perfeziona con l'acquisizione, da parte di tutte le componenti interessate, del nulla osta alle operazioni.

Ciò comunque non comporta, automaticamente, l'attivazione delle operazioni in categoria che avverrà solo al raggiungimento dei previsti valori di RVR/ceiling.

*Quando le condizioni meteo superano i valori previsti per la predisposizione delle LVP, per un periodo di almeno 20', anche la predisposizione deve essere cancellata (vedi disattivazione).*

Al perdurare della fase di predisposizione, ogni ora, la stessa, dovrà essere riconfermata secondo le modalità di comunicazione sopra individuate senza attendere ritorno.

## 7.2. **Fase di attivazione**

Con valore di RVR inferiore a 600 m. sul TDZ della pista di riferimento e/o la base delle nubi nel settore di avvicinamento è inferiore a 200 ft (in mancanza di tale misurazione si farà riferimento al ceiling inferiore a 200ft), la TWR comunica al CEA AdR l'avvenuta attivazione delle procedure di bassa visibilità che come si è detto presuppone l'avvenuto completamento delle operazioni di cui al punto precedente.

Il CEA ADR contestualmente avviserà del cambiamento di stato per via telefonica i seguenti Enti:

- ✓ ADR-ISE Sicurezza Operativa
- ✓ ADR-MDP Pronto Soccorso Aeroportuale
- ✓ ENAC (Direttore Aeroportuale o suoi sostituti in reperibilità, come da programma turni fornito mensilmente)
- ✓ Sanità Aerea (\*)
- ✓ Handler (telex)
- ✓ ADR-Security
- ✓ Polizia di Frontiera (\*) che, a sua volta, informerà:
  - Guardia di Finanza
  - Carabinieri



I predetti enti aeroportuali dovranno disporre affinché le proprie prestazioni operative vengano svolte, in termini di attenzione, in forma congruente con lo stato di visibilità in atto.

La Torre avviserà i VVF del passaggio da CAT II a CAT III, al fine di un adeguamento della prontezza operativa al calare della visibilità.

La Torre provvederà ad inserire sull'ATIS la fraseologia prevista relativa all'attivazione delle procedure CAT II/III e/o LVTO.

### 7.3. *Fase di disattivazione/cancellazione*

Quando la RVR al TDZ e la base delle nubi nel settore di avvicinamento (in mancanza di tale misurazione si farà riferimento al ceiling) superano il valore di attivazione della CAT II/III, la relativa categoria si intende disattivata e si intraprendono tutti i coordinamenti del caso; ogni procedura e/o restrizione ad essa associata viene sospesa.

La TWR dovrà informare i VVF del passaggio dalla CAT III alla CAT II.

La disattivazione di una categoria non comporta la cancellazione della predisposizione fino a quando i valori di RVR/Ceiling non superino quelli previsti per un periodo di almeno 20'.

Un periodo inferiore ai 20' potrà essere considerato dal CSO LIRF se le condizioni meteorologiche vadano rapidamente migliorando sulla base dell'esperienza maturata sull'aeroporto sentita la locale stazione meteo e UPM.

## 8. Utilizzazione delle piste

Potendo le singole piste, in considerazione delle dimensioni dell'aeroporto, essere interessate da differenti condizioni meteorologiche e da problematiche operative, l'utilizzo delle piste sarà scelto in fase tattica:

Piste 16R e 16L utilizzabili per atterraggi fino a CAT III/B

Pista 25 e pista 16L utilizzabili per decolli in LVTO.

Con tale utilizzo flessibile si potranno avere le seguenti combinazioni di utilizzo:

- Pista 16R e 16L per atterraggi fino a CAT III/B e pista 25 decolli LVTO
- Pista 16R atterraggi fino a CAT III/B e pista 25 decolli LVTO
- Pista 16L atterraggi fino a CAT III/B e pista 25 decolli in LVTO
- Pista 16L atterraggi fino a CAT III/B e decolli LVTO (solo per condizioni di contingency)
- Pista 25 decolli LVTO (solo per condizioni di contingency)
- Pista 16R atterraggi fino a CAT III/B e 16L decolli LVTO.

## 9. Operazioni in CAT II e CAT III

Operazioni in categoria potranno essere effettuate su pista 16R e pista 16L secondo le seguenti modalità:

### 9.1. *Pista 16R*

- 1) L'area sensibile dell'apparato ILS della pista 16R dovrà essere sgombra da ogni traffico
- 2) L'impianto PAPI dovrà essere disattivato (TWR)
- 3) Gli aeromobili in atterraggio devono liberare la pista dal raccordo alta velocità "AG" accedendo al piazzale attraverso il V1.
- 4) I raccordi "AH", "AK" e "AL" sono utilizzabili in situazioni di contingency .
- 5) Gli aa/mm atterrati, dopo aver liberato la pista, dovranno riportare l'area sensitiva libera (luci di centerline coded giallo/verde) e successivamente il raggiungimento del V1.

- 6) La pista non è utilizzabile per operazioni di atterraggio in CAT II/ III nel caso in cui un aeromobile non sia in grado di liberare l'area sensitiva.  
Qualora l'aeromobile atterrato dopo aver riportato l'area sensitiva libera dovesse tardare ad oltrepassare il V1, come procedura contingency, sarà consentito all'aeromobile di una sequenza di atterrare, ma sarà istruito a rimanere in pista fin quando il link non sarà libero.

▪ **Aeromobili in atterraggio RWY 16R**

Gli aeromobili in atterraggio per pista 16R diretti ai piazzali devono uscire dalla pista utilizzando il raccordo AG, accedendo al piazzale attraverso il V1; se impossibilitati ad uscire dal raccordo AG, potranno utilizzare uno dei raccordi AH, AK o AL e riportare raggiunta la IHP A1, dove con RVR inferiore a 400 m, dovranno attendere il follow-me per essere scortati al parcheggio.

Gli aeromobili in uscita dalla pista 16R, devono comunicare alla TWR di aver liberato le aree sensitive evidenziate dal codice colore delle center-line. Al di sotto di 400m riporteranno di aver raggiunto e successivamente liberato il V1. Qualora il precedente aeromobile in atterraggio non abbia effettuato tale riporto il secondo aeromobile sarà istruito ad attendere in pista prima del raccordo AG.

9.2. **Pista 16L**

- 1) L'area sensibile dell'apparato ILS della pista 16L dovrà essere sgombra da ogni traffico
- 2) L'impianto PAPI dovrà essere disattivato (TWR)
- 3) Gli aeromobili in atterraggio devono liberare la pista dal raccordo alta velocità "DG" e riportare raggiunta la posizione IHP D7, qualora impossibilitati ad uscire dal raccordo "DG" utilizzare il raccordo DH e riportare raggiunta la posizione IHP D6, e proseguiranno sulla TWY D, seguendo le istruzioni della TWR.
- 4) Saranno attivate la luci RETIL sui raccordi di uscita utilizzati (TWR).
- 5) I raccordi DE e DK non saranno utilizzabili; il raccordo DL sarà utilizzabile in situazione di contingency.
- 6) Gli aa/mm atterrati, dopo aver liberato la pista, dovranno riportare l'area sensibile libera (luci di centerline codice giallo/verde) e successivamente il raggiungimento del primo IHP disponibile (D7 se in uscita da TWY DG o D6 se in uscita da TWY DH) .
- 7) La pista non è utilizzabile per operazioni di atterraggio in CAT II/III nel caso in cui un aeromobile non sia in grado di liberare l'area sensibile.  
Qualora l'aeromobile atterrato dopo aver riportato l'area sensibile libera dovesse tardare ad oltrepassare il primo IHP disponibile sulla TWY D, come procedura contingency, sarà consentito al successivo aeromobile in sequenza di atterrare, ma sarà istruito a rimanere in pista fin quando il primo IHP disponibile sul suo percorso di rullaggio non sarà stato oltrepassato dall'a/m precedentemente atterrato .

▪ **Aeromobili in atterraggio RWY 16L**

L'uscita dalla pista è attraverso la TWY DG (DH se impossibilitato), il pilota procederà autonomamente fino al primo IHP disponibile sulla TWY D (D7 se in uscita da TWY DG o D6 se in uscita da TWY DH e riporterà quando raggiunta. Seguirà poi le istruzioni della TWR fino al raggiungimento dell'IHP D2 dove, se la visibilità è inferiore a 150m dietro la richiesta del pilota, il *follow-me* attenderà l'a/m per condurlo al parcheggio assegnato.

In caso di impossibilità ad utilizzare per l'uscita le TWY DG ( o DH) , gli aeromobili libereranno la pista attraverso la TWY DL. Il pilota darà comunicazione alla TWR di aver raggiunto la stop-bar DL1 e attenderà lo spegnimento della stessa e le istruzioni della Torre per continuare il rullaggio via TWY D.

## 10. Decolli in bassa visibilità LVTO

### 10.1. *Pista 16L*

In caso di indisponibilità della pista 25 o per altre esigenze operative, con valore di RVR TDZ pista 16L inferiore a 400 mt, si darà corso alle operazioni LVTO.

Se la pista 16L viene utilizzata per i soli decolli, gli aa/mm in partenza rulleranno via D1 – D – DA (utilizzando se necessario gli 'Intermediate Holding Position' da D2 a D7).

Se la pista viene utilizzata per operazioni mista (partenze e arrivi) gli aa/mm in partenza rulleranno via P, 'Intermediate Holding Position' P1, Twy BRAVO e CHARLIE e si fermeranno alla stop bar B5 dalla quale proseguiranno quando autorizzati via Twy C – CD – D – DA.

L'a/m che effettua un rejected takeoff, libererà se possibile al raccordo DG (o DH o DL), comunicando alla TWR quale è stato utilizzato per l'uscita; dopo aver riportato pista libera attenderà le istruzioni della TWR.

E' prevista a richiesta del pilota, con visibilità inferiore a 400 m, l'assistenza del *follow-me* dal parcheggio fino all'Intermediate Holding Position utilizzato per l'ingresso in area di manovra. Con visibilità inferiore a 150 m l'utilizzo del FOLLOW ME sarà obbligatorio in accordo a quanto riportato nel successivo paragrafo "Movimentazione sull'area dei Piazzali".

### 10.2. *Pista 25*

Con valore di RVR TDZ pista 25 inferiore a 400 M si darà corso alle operazioni LVTO. Gli aa/mm in decollo rulleranno via TWY T-T1B-BA/BB o P-P1-B-BA/BB, utilizzando se necessario gli Intermediate Holding Position B2, B3 e B4.

Gli aa/mm proseguiranno sulla TWY BRAVO seguendo le istruzioni della Torre, se necessario dovranno fermarsi e riportare di aver raggiunto gli Intermediate Holding Position B2, B3 e B4, seguendo le procedure riportate nel successivo paragrafo 11.2.

L'a/m che effettua un *rejected takeoff*, ne darà comunicazione, che indicherà quale raccordo utilizzare per l'uscita l'a/m dopo aver riportato pista libera, attenderà il follow-me sul raccordo indicato dalla TWR per l'uscita.

Qualora non fossero disponibili le operazioni di avvicinamento ed atterraggio in CAT II/III le partenze in bassa visibilità sono comunque consentite purché siano state predisposte ed attivate le procedure in bassa visibilità.

L'attivazione delle LVP per le sole partenze avverrà con RVR inferiori a 400 m su uno dei due punti di rilevazione della pista.

E' prevista a richiesta del pilota, con visibilità inferiore a 400 m, l'assistenza del follow-me dal parcheggio fino all'Intermediate Holding Position T1 o P1. Con visibilità inferiore a 150 m l'utilizzo del FOLLOW ME sarà obbligatorio in accordo a quanto riportato nel successivo paragrafo 13 "Movimentazione sull'area dei Piazzali".

**NOTA 1:** *L'autorizzazione fornita in frequenza a procedere verso una determinata posizione d'attesa intermedia costituisce per il pilota/autista la sua clearance limit.*

**NOTA 2:** *I piloti sono tenuti ad effettuare i riporti di posizione*

NOTA 3: Le uscite dall'APRON via TWY T e IHP T1 riguardano tutti gli aeromobili provenienti dalle aree 800 e 700.

## 11. Movimentazione degli aeromobili nell'area di manovra

### 11.1. **Condizioni visibilità 2**

#### Con visibilità RVR inferiore a 1500m

La movimentazione e la separazione degli aa/mm si svolgeranno secondo le istruzioni e le informazioni della Torre in accordo ai percorsi preferenziali.

Saranno accese le Stop-bar di cui sono dotate le piste, fermo restando quelle sempre accese delle intersezioni Pista con via di rullaggio come specificato nel paragrafo 5.

### 11.2. **Condizioni di visibilità 3 (RVR < 400 m)**

La movimentazione a terra, a seconda della presenza o meno dell'SMR si articola come di seguito descritto.

Al fine di garantire una separazione longitudinale al suolo tra gli aeromobili in rullaggio sono state predisposte sulle taxiway D, B, DM e A delle posizioni di attesa intermedie (Intermediate Holding Position IHP), le IHP individuate su ciascuna taxiway sono:

1. **TWY D**      **D1 – D2 – D3 – D4 – D5 – D6 – D7**
2. **TWY B**      **B1 – B2 – B3 – B4 – B5**
3. **TWY DM**     **DM1**
4. **TWY A**      **A1, A2, A3, A4, A5**
5. **TWY P**      **P1**

**NOTA:** IHP D4 utilizzata per partenze da pista 16L in caso di rullaggio diretto via Twy D (in tal caso IHP successivo utilizzabile è D6); IHP D5 utilizzata per il rullaggio successivo ad atterraggio su pista 16L (in tal caso IHP successivo utilizzabile è D3); IHP B1 e B5 non utilizzabili per i percorsi di partenza da pista 25.

In tali condizioni si distinguono due casi:

- **Con RADAR di superficie SMR funzionante:**

Con valori di RVR al di sotto di 400mt la separazione degli aa/mm dovrà avvenire in accordo ai percorsi di rullaggio prestabiliti e tramite l'utilizzo delle posizioni attesa intermedie contigue tenendo presente che le stesse garantiscono la separazione longitudinale per tali condizioni di visibilità.

- **RADAR di superficie SMR NON funzionante:**

Con valori di RVR al di sotto di 400mt fino a 150mt inclusi, la movimentazione degli aa/mm dovrà avvenire, per garantire una maggiore separazione, con l'utilizzo delle posizioni attesa intermedie non contigue, secondo le istruzioni fornite dalla TWR.

### 11.3. **Condizioni di visibilità 4**

Non applicabile.

## 12. CAPACITA'

Il CSO di Fiumicino TWR coordinerà con il CSO di Roma ACC per l'eventuale emissione di un

**flusso in partenza, almeno 2 ore prima dell'evento.**

Nel caso in cui i valori della RVR si stabilizzino al di sopra di 1500 m e le previsioni meteo confermino questa tendenza, la capacità aeroportuale sarà gradualmente riportata alla massima operatività.

Di seguito vengono riportate le procedure necessarie a stabilire la capacità sostenibile in condizioni di bassa visibilità :

a) RVR (*rilevata su uno qualsiasi dei trasmissometri del sistema*) minore di 1500 m fino a 1000 m al diminuire della RVR al di sotto di 1500 m e valutati i previsti dati di visibilità, la Torre valuterà la possibilità, in funzione della domanda di traffico, di emettere una restrizione per il traffico in arrivo.

b) RVR (*rilevata su uno qualsiasi dei trasmissometri del sistema*) minore di 1000 m e maggiore di 600 m

la capacità per il traffico in arrivo 16R sarà di 16 aa/mm per ora; la sequenza arrivi dovrà avere intervalli minimi fra successivi avvicinamenti di 8NM. La capacità per il traffico in arrivo 16L sarà di 16 aa/mm per ora; la sequenza arrivi dovrà avere intervalli minimi fra successivi avvicinamenti di 8NM. Sarà possibile effettuare da pista 25 16 decolli aa/mm per ora; potrà essere effettuato un numero maggiore di decolli qualora la configurazione per gli atterraggi preveda l'utilizzazione della sola pista 16L; in questo caso la capacità per il traffico in arrivo 16L sarà di 18 aa/mm per ora con intervalli minimi fra i successivi avvicinamenti di 7NM.

c) RVR (*rilevata su uno qualsiasi dei trasmissometri del sistema*) uguale o minore di 600 m fino a 400 m

la capacità per il traffico in arrivo 16R sarà di 13 aa/mm per ora; la sequenza arrivi dovrà avere intervalli minimi fra successivi avvicinamenti di 10NM. La capacità per il traffico in arrivo 16L sarà di 13 aa/mm per ora; la sequenza arrivi dovrà avere intervalli minimi fra successivi avvicinamenti di 10NM. Sarà possibile effettuare da pista 25 13 decolli aa/mm per ora; potrà essere effettuato un numero maggiore di decolli qualora la configurazione per gli atterraggi preveda l'utilizzazione della sola pista 16L; in questo caso la capacità per il traffico in arrivo 16L sarà di 16 aa/mm per ora con intervalli minimi fra i successivi avvicinamenti di 8NM.

*Nota. Qualora siano valutate condizioni di stabilità della nebbia in uno dei precedenti step di visibilità potranno essere stabiliti valori superiori di capacità in funzione delle attuali procedure di separazione.*

d) RVR minore di 400 m e fino a 150 m, (*rilevata su uno qualsiasi dei trasmissometri del sistema*) con SMR funzionante

la capacità per il traffico in arrivo 16R sarà di 10 aa/mm per ora; la sequenza arrivi dovrà avere intervalli minimi fra successivi avvicinamenti di 12NM. La capacità per il traffico in arrivo 16L sarà di 10 aa/mm per ora; la sequenza arrivi dovrà avere intervalli minimi fra successivi avvicinamenti di 12NM. Sarà possibile effettuare da pista 25 10 decolli aa/mm; potrà essere effettuato un numero maggiore di decolli qualora la configurazione per gli atterraggi preveda l'utilizzazione della sola pista 16L; in questo caso la capacità per il traffico in arrivo 16L sarà di 13 aa/mm per ora con intervalli minimi fra i successivi avvicinamenti di 10NM.

e) RVR minore di 400 m e fino a 150 m, (*rilevata su uno qualsiasi dei trasmissometri*), SMR non funzionante

la capacità per il traffico in arrivo 16R sarà di 6 aa/mm per ora; la sequenza arrivi dovrà avere intervalli minimi fra successivi avvicinamenti di 23NM. La capacità per il traffico in arrivo 16L sarà di 6 aa/mm per ora; la sequenza arrivi dovrà avere intervalli minimi fra successivi avvicinamenti di 23NM. Sarà possibile effettuare da pista 25 6 decolli aa/mm per ora; potrà essere effettuato un numero maggiore di decolli qualora la configurazione per gli atterraggi preveda l'utilizzazione della sola pista 16L.

f) RVR minore di 150 m (*rilevata su uno qualsiasi dei trasmissometri*) **SMR funzionante**:  
la capacità per il traffico in arrivo 16R sarà di 6 aa/mm per ora; la sequenza arrivi dovrà avere intervalli minimi fra successivi avvicinamenti di 23NM. La capacità per il traffico in arrivo 16L sarà di 6 aa/mm per ora; la sequenza arrivi dovrà avere intervalli minimi fra successivi avvicinamenti di 23NM. Sarà possibile effettuare da pista 25 6 decolli aa/mm per ora; potrà essere effettuato un numero maggiore di decolli qualora la configurazione per gli atterraggi preveda l'utilizzazione della sola pista 16L.

g) RVR minore di 150 m (*rilevata su uno qualsiasi dei trasmissometri*) **SMR non funzionante**:  
la capacità per il traffico in arrivo 16R sarà di 4 aa/mm per ora; la sequenza arrivi dovrà avere intervalli minimi fra successivi avvicinamenti di 23NM. La capacità per il traffico in arrivo 16L sarà di 4 aa/mm per ora; la sequenza arrivi dovrà avere intervalli minimi fra successivi avvicinamenti di 23NM. Sarà possibile effettuare da pista 25 5 decolli aa/mm per ora; potrà essere effettuato un numero maggiore di decolli qualora la configurazione per gli atterraggi preveda l'utilizzazione della sola pista 16L.

h) Operatività uso esclusivo RWY 16L - RVR minore di 150 m (*rilevata su uno qualsiasi dei trasmissometri*) **SMR funzionante**:  
la capacità per la RWY16L sarà di 6 aa/mm per ora (3 atterraggi + 3 decolli); la sequenza arrivi dovrà avere intervalli minimi fra successivi avvicinamenti di 23NM.

i) Operatività uso esclusivo RWY 16L - RVR minore di 150 m (*rilevata su uno qualsiasi dei trasmissometri*) **SMR non funzionante**:  
la capacità per la RWY16L sarà di 4 aa/mm per ora (2 atterraggi + 2 decolli); la sequenza arrivi dovrà avere intervalli minimi fra successivi avvicinamenti di 23NM.

**Nota: Qualora la situazione lo richieda, potranno essere effettuati solo arrivi o solo partenze. Sarà cura del CSO valutare la capacità aeroportuale in funzione della reale situazione operativa e/o meteorologica in atto.**

**Nota : La capacità sopra riportata e potrà essere condizionata dai tempi di rullaggio degli aa/mm e dalla operatività dei Follow-me. Vista la complessità delle operazioni e della geografia aeroportuale, ADR metterà a disposizione 6 follow-me da utilizzare secondo quanto descritto in procedura.**

CONDIZIONE	SEPARAZIONI APPLICATE	CAPACITA' SOSTENIBILE
1000<RVR<1500 mt	Condizioni Normali	Condizioni Normali
600<RVR<1000 mt	SEP ARR 16R: 8NM SEP ARR 16L: 8NM (7NM se solo operativa RWY 16L)	RWY 16R: 16 ARR/h RWY 25: 16 DEP/h RWY 16L: 16 ARR/h (18 ARR/h se operativa per gli atterraggi solo RWY 16L)
400<RVR<600 mt	SEP ARR 16R: 10NM SEP ARR 16L: 10NM (8NM se solo operativa RWY 16L)	RWY 16R: 13 ARR/h RWY 25: 13 DEP/h RWY 16L: 13 ARR/h (16 ARR/h se operativa per gli atterraggi solo RWY 16L)
150<RVR<400 mt SMR ON	SEP ARR 16R: 12NM SEP ARR 16L: 12NM (10NM se solo operativa RWY 16L)	RWY 16R: 10ARR/h RWY 25: 10 DEP/h RWY 16L: 10 ARR/h (12 ARR/h se operativa per gli atterraggi solo RWY 16L)
150<RVR<400 mt SMR OFF	SEP ARR 16R: 23NM SEP ARR 16L: 23NM	RWY 16R: 6ARR/h RWY 25: 6 DEP/h (numero maggiore se operativa per gli atterraggi solo RWY 16L) RWY 16L: 6 ARR/h
RVR<150 mt SMR ON	SEP ARR 16R: 23NM SEP ARR 16L: 23NM	RWY 16R: 6ARR/h RWY 25: 6 DEP/h (numero maggiore se operativa per gli atterraggi solo RWY 16L) RWY 16L: 6 ARR/h <i>Operatività uso esclusivo RWY 16L: 6 mov/h (3 DEP/h + 3 ARR/h)</i>
RVR<150 mt SMR OFF	SEP ARR 16R: 23NM	RWY 16R: 4ARR/h

	SEP ARR 16L: 23NM	RWY 25: 5 DEP/h (numero maggiore se operativa solo RWY 16L) RWY 16L: 4 ARR/h <i>Operatività uso esclusivo RWY 16L: 4 mov/h (2 DEP/h + 2 ARR/h)</i>
--	-------------------	--

Quanto sopra riportato è adottato in via sperimentale fino a quando il personale operativo non avrà acquisito l'adeguata abilità di gestione del traffico;

*Nota: I valori di RVR di cui sopra sono quelli relativi ad uno qualsiasi dei punti di rilevamento sulla pista (TDZ, MID POINT o STOP END).*

Nel caso in cui i valori della RVR si stabilizzino al di sopra di 1500 M e le previsioni meteo confermino questa tendenza, la capacità aeroportuale sarà gradualmente riportata alla massima operatività.

### 13. Movimentazione sull'area dei Piazzali

Le vie di rullaggio in Apron sono caratterizzate dalla presenza di segnaletica orizzontale luminosa distanziata a:

- 15m
- 30m

Alcune vie di rullaggio sono sprovviste di luci di asse o sono presenti solo parzialmente (Appendice 3).

Nei casi di presenza di segnaletica orizzontale luminosa a 30m o nel caso di presenza parziale o assenza della segnaletica luminosa, in condizioni di LVP, essendo tutta l'area dell'Apron illuminata da "torri faro" e, considerando la ridotta velocità di rullaggio degli aeromobili ed il costante monitoraggio e manutenzione della segnaletica orizzontale, la movimentazione degli aeromobili potrà avvenire con le seguenti attività di mitigazione:

- Nelle Taxiway caratterizzate da assenza, presenza solo parziale o distanza di 30m della segnaletica orizzontale luminosa, le operazioni sono possibili con una visibilità superiore ai 400m. Se la visibilità scende tra i 400m e i 75m, le operazioni sono consentite esclusivamente con l'ausilio del Follow-me. La movimentazione degli aa/mm e del follow-me dovrà avvenire secondo le informazioni dei percorsi e le sequenze fornite dalla TWR. Al di sotto di tali valori di visibilità, le operazioni non sono consentite (Appendice 3).
- Su tutte le Taxiway dell'area di Apron caratterizzate dalla presenza di segnaletica orizzontale luminosa distanziata a 15m, le operazioni sono possibili con una visibilità fino a 75m. Al di sotto di tali valori di visibilità le operazioni non sono consentite.
- Al fine di garantire la separazione tra AA/MM e veicoli, con RVR inferiore a 150m e fino a 75m, l'assistenza del follow-me sarà obbligatoria.

L'assistenza del follow-me sarà comunque assicurata ogni qual volta il Comandante ne faccia richiesta.

Al di sotto dei 75m di visibilità, non sarà consentita alcuna operazione.

I trasmisometri di riferimento per i movimenti sui piazzali sono:

- Area Ovest (vicinanze del V1) il trasmisometro STOP-END 16R, se non disponibile il MID 16R.
- Area Est (vicinanze del D3) MID pista 25, se non disponibile il TDZ 25.

## 14. Enti autorizzati ad operare in area di manovra

La circolazione dei veicoli nelle aree di movimento dovrà essere limitata al minimo indispensabile e consentita ai soli mezzi autorizzati necessari per garantire la regolarità delle operazioni aeroportuali.

Per la movimentazione in area di manovra dovrà essere privilegiato l'uso delle vie di circolazione che non interessino i percorsi riservati al rullaggio degli aeromobili.

I veicoli ed i mezzi di servizio dovranno essere muniti di segnali luminosi previsti dall'Ordinanza ENAC DA Fiumicino inerente "Accesso e circolazione di persone e mezzi nelle aree sterili dell'aeroporto" e gli autisti di specifica patente per la movimentazione in area aeroportuale.

Le operazioni in area di manovra sono soggette ad autorizzazione preventiva rilasciata dalla TWR sull'apposita frequenza di servizio (445.775MHz).

E' obbligatorio il continuo contatto radio bilaterale con la TWR.

Con condizioni di visibilità 2 e 3, gli unici automezzi autorizzati ad operare nell'Area di Manovra, previa autorizzazione della TWR, sono i seguenti:

- ✓ Automezzi della TechnoSky impegnati in attività di manutenzione e controllo degli impianti,
- ✓ Sicurezza operativa e AVL manutenzione,
- ✓ Automezzi VVF per i casi di soccorso
- ✓ Automezzi ENAC;
- ✓ Automezzi ENAV;

## 15. Avvicinamenti in categoria per fini addestrativi

Gli avvicinamenti e gli atterraggi in CAT II o III, a fini addestrativi, non sono autorizzati.

## 16. Controllo settimanale G.C.V.

Settimanalmente la Soc TECHNO SKY provvederà al controllo tecnico del segnale radioelettrico degli apparati ILS 16R e 16L con mezzo G.C.V. (Ground Check Vehicle).

Su pista 16R la suddetta verifica verrà effettuata di norma il sabato, in orario notturno 23:30-01:30 LT. Durante l'effettuazione del controllo ILS con GCV, tenuto conto della sensibilità della strumentazione, non sarà utilizzabile la RWY 25 per i decolli. La RWY 16R e le relative aree sensitive e critiche saranno precluse a tutte le operazioni (veicoli compresi); per lo stesso motivo si dovranno evitare rullaggi di aeromobili e veicoli sulla TWY A.

Su pista 16L la verifica verrà effettuata di norma la domenica in orario notturno 23.30-01.30 LT.

La RWY 16L e le relative aree sensitive e critiche saranno precluse a tutte le operazioni (veicoli compresi); per lo stesso motivo si dovranno evitare rullaggi di aeromobili e veicoli sulla TWY D (tra DM e DA).

## 17. Contingency

### 17.1. Aeromobile o veicolo perso nell'area di manovra

Qualora un aeromobile o veicolo riporti di essersi perduto nell'area di manovra ed il Controllore non è in grado di determinarne con i mezzi a disposizione la posizione:

- a) Si dovranno sospendere immediatamente tutte le operazioni.
- b) Il traffico in rullaggio verrà istruito a riportare e mantenere la propria posizione ed informato sull'ultima posizione riportata/conosciuta del traffico che si è perduto.



- c) Il traffico in avvicinamento sarà istruito immediatamente ad effettuare procedura di mancato avvicinamento.
- d) Il Controllore istruirà per la ricerca un follow-me al quale verranno fornite tutte le informazioni disponibili, includendo l'ultima posizione riportata dal traffico che si è perduto e degli altri traffici presenti sull'area di manovra.

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

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

Aeromobile in partenza: continuerà sul percorso assegnato, ponendo particolare attenzione nell'evitare ogni deviazione, fino a raggiungere la posizione corrispondente alla sua *clearance limit*, dove rimarrà in attesa del follow-me per ritornare al parcheggio.

Aeromobile in arrivo: libererà la pista e l'area sensitiva sulla appropriata taxiway e rimarrà in attesa del follow-me per il parcheggio

Veicolo: in condizioni di visibilità 2 libererà al più presto l'area di manovra ponendo particolare attenzione al traffico in atto e comunicherà alla Torre con il mezzo più celere disponibile di aver lasciato l'area di manovra. In condizioni di visibilità 3 l'autista del veicolo è tenuto a raggiungere immediatamente e con tutta la precauzione possibile la posizione più vicina al di fuori dei percorsi destinati agli aeromobili e, se disponibili mezzi di comunicazione alternativi, avvertire la Torre, in caso contrario mantenere la posizione in attesa del follow-me.

#### 17.3. Procedure in caso di stati di emergenza e/o incidente

Esiste uno specifico accordo tra Enav e VVF in merito all'impiego dei veicoli di soccorso e antincendio per la minimizzazione dei tempi di risposta e di intervento anche in condizioni di bassa visibilità.

Fiumicino, 6 Aprile 2016

Marco Pellegrino  
POST HOLDER  
AREA DI MOVIMENTO FIUMICINO

Marco Voli  
DIRETTORE  
ENAV-CA FIUMICINO

## APPENDICE I

### SFALCIO ERBA IN AREE MONITOR E CRITICHE ILS

Allo scopo di assicurare la corretta emissione dei segnali irradiati, periodicamente deve essere effettuato lo sfalcio dell'erba entro le aree monitori e critiche.

I limiti massimi consentiti di altezza dell'erba in tutte le categorie di operazioni sono:

LLZ	area monitori	cm. 20
"	area critica	cm. 20
G.P.	area monitori	cm. 10
"	area critica	cm. 20

A tale scopo dovrà essere consentito l'accesso alle suddette aree di uomini e mezzi, in accordo ai seguenti criteri:

- l'esecuzione dello sfalcio dell'erba è largamente programmabile, pertanto, deve essere effettuato con condizioni meteo favorevoli e con buona visibilità generale;
- deve essere scelto nell'arco della giornata, il periodo di minor traffico aeroportuale;
- il personale tecnico addetto allo sfalcio deve essere dotato di idoneo mezzo di comunicazione che gli consenta di essere costantemente in contatto con la TWR per tutta la durata dell'operazione;
- il personale tecnico addetto alla manutenzione dell'impianto ILS deve poter escludere il sistema di monitoraggio, senza dover ricorrere allo spegnimento degli apparati;
- il personale di controllo di TWR deve avvertire preventivamente gli aeromobili in avvicinamento della indisponibilità operativa dell'ILS.

A termine dello sfalcio deve essere accertato, dal controllo di TWR, che uomini e mezzi abbiano liberato le aree monitor e critiche ILS e che i tecnici addetti alla manutenzione abbiano ripristinato l'operatività dei sistemi di monitoraggio.

## APPENDICE 2

### PRESENZA DI NEVE IN AREE MONITOR E CRITICHE

La rimozione della neve nelle aree monitori e critiche deve essere la più immediata possibile. I livelli massimi di seguito indicati rappresentano valori indicativi, il superamento dei quali comporta l'inevitabile degrado del servizio e, in taluni casi, la sua interruzione:

a. per operazioni in CAT I e II:

- LLZ area monitori cm 40
- LLZ area critica cm 60
  
- GP area monitori cm 10
- GP area critica cm 40

b. per operazioni in CAT III:

- LLZ area monitori cm 40
- LLZ area critica cm 40
  
- GP area monitori cm 10
- GP area critica cm 20

A prescindere dal livello del deposito di neve, si deve comunque prestare la massima attenzione alle indicazioni dei monitori dei sistemi, chiedendo la rimozione della neve al primo segnale di allarme.

Laddove non sia stato possibile effettuare l'immediata rimozione della neve ed in assenza di segnali di allarme da parte dei monitori dei sistemi, si può mantenere l'impianto operativo nella categoria di appartenenza finché il livello della neve nelle aree monitori e critiche non supera il massimo previsto per la stessa categoria.

Partendo dalla CAT III la Guida di Planata può essere lasciata in categoria fino ad un'altezza neve di cm. 20 nelle aree critiche. Oltre tale livello l'impianto ILS dovrà essere comunque degradato a CAT II, anche in assenza di segnali di allarme.

Qualora la neve superi i 40 cm. si dovrà procedere allo spegnimento della Guida Planata.

Con un livello di neve superiore a 40 cm. il localizzatore non deve essere lasciato in CAT III, pertanto con la stessa procedura esposta per il G.P. si dovrà procedere al degrado dell'ILS alla CAT II.

Qualora, infine, la neve superasse i 60 cm., il localizzatore non potrà fornire il servizio in alcuna categoria di operazione e, pertanto, si dovrà procedere allo spegnimento dell'ILS.

E' fondamentale che nell'effettuare la rimozione della neve non vengano arrecati danni (avvallamenti, buche, etc.) al terreno corrispondente alle aree in argomento.

## APPENDICE 3

### SEGNALETICA ORIZZONTALE LUMINOSA

#### Assente

Follow-me obbligatorio  
con visibilità sotto i 400 m

Twy NF  
Twy NH  
Twy NE  
Twy NC

#### Presente parzialmente

Follow-me obbligatorio  
con visibilità sotto i 400 m

Twy Y (tratto retrostante p.le 842 – 847 assente)  
Twy S (tratto retrostante p.le 600 – 605 assente)  
Twy W (tra p.le 802 – 812 assente)

#### Distanziata di 30 metri

Follow-me obbligatorio  
con visibilità sotto i 400 m

Twy EH  
Twy ED  
Twy EF  
Twy EC

#### Distanziata di 15 metri

Follow-me obbligatorio  
con visibilità sotto i 150 m

Twy Y  
Twy Z  
Twy W  
Twy V  
Twy M  
Twy T  
Twy R  
Twy H  
Twy G  
Twy P  
Twy D  
Twy NG  
Twy EA  
Twy EB  
Twy EG  
Twy NZ  
Twu NW  
Twy U

## ELENCO TELEFONICO

	<b>Rete interna</b>	<b>Rete TELECOM</b>
<b>Torre di Controllo</b>	<b>3555</b>	<b>0665010515</b>
<b>Direzione Aeroportuale</b>	<b>1450</b> <b>1451</b> <b>1452</b>	<b>329-0183598</b> <b>320-4781526</b> <b>320-4373340</b>
<b>Vigili del Fuoco</b>	<b>4444</b> <b>4446</b> <b>4445</b> <b>3910</b>	<b>0665010176</b>
<b>Pronto Soccorso ADR</b>	<b>3133</b> <b>3134</b>	
<b>Centrale Operativa dell'Ufficio POLIZIA FRONTIERA AEREA</b>	<b>6666</b>	<b>0665956666</b>
<b>Carabinieri Aeroporto</b>	<b>4040</b> <b>3634</b>	<b>0665010007</b> <b>0665954040</b>
<b>Guardia di Finanza</b>	<b>3444</b> <b>3149</b>	<b>0665954848</b>
<b>Sanità Aerea</b>	<b>3457/3251</b>	<b>0665011438</b>
<b>Soc. Aeroporti di Roma:</b>		
<b>-CEA</b>	<b>3022</b>	
<b>-Capo Scalo di Servizio</b>	<b>5000</b>	<b>3357408834</b>
<b>-Supervisore Sicurezza Operativa</b>	<b>3432</b>	