

Aeroporto Roma Fiumicino

All Weather Operations

*Norme e procedure aeroportuali
per la gestione delle operazioni in condizioni di visibilità ridotta*

LETTERA di OPERAZIONI

DSNA – CA Fiumicino

EDIZIONE

FASE	Data	ENAV S.p.A.	Aeroporti di Roma S.p.A.
ELABORAZIONE	10/10/2017	Fabrizio Grottesi UFFICIO OPERAZIONI 	Marco Pellegrino POST HOLDER AREA DI MOVIMENTO 
APPROVAZIONE	10/10/2017	Marco Voli DIRETTORE ENAV-CA FIUMICINO 	Ivan Bassato ACCOUNTABLE MANAGER 

REVISIONI

N.	DATA	DESCRIZIONE	RIF.PAR	RIF.PAG.	NOTE
1	21/10/2016	Nuova edizione	-	-	Nuova edizione
2	10/10/2017	Cambiamenti minori richiesti dal Regolatore durante la fase di approvazione del documento. Cambiamenti dovuti a variazioni infrastrutturali e procedurali.	2.4,4.1.3, 4.2,5.3,5.7.2.1, 6.0,6.2,6.5,6.6,8.0	7,8,9,11, 16,20,22,24,28	-

1	DEFINIZIONI / ACRONIMI	5
2	GENERALITA'	6
2.1	Scopo e ambito di applicazione	6
2.2	Operatività	6
2.3	Revisioni della lettera di operazioni	6
2.4	Normativa di riferimento	7
3	OPERAZIONI CONSENTITE	8
4	INFRASTRUTTURE ED INSTALLAZIONI	8
4.1	Infrastrutture e installazioni disponibili.....	8
4.1.1	Piste 16L/16R:.....	8
4.1.2	Pista 25:.....	8
4.1.3	Pista 34L/34R:.....	8
4.1.4	Sistema di sorveglianza:.....	8
4.2	Infrastrutture e installazioni - competenze	9
4.3	Gestione delle avarie o degrado delle installazioni aeroportuali.....	9
4.4	Aree critiche ILS	9
4.4.1	Circolazione nelle aree critiche ILS	9
4.4.2	Circolazione nell'area sensibile ILS	9
5	PROCEDURE SULL'AREA DI MOVIMENTO IN CONDIZIONI DI VISIBILITA' RIDOTTA	10
5.1	Lavori e attività di manutenzione sullo scalo	10
5.2	Gestione traffico veicolare.....	10
5.2.1	Persone e mezzi autorizzati alla circolazione nell'area di manovra in condizioni di visibilità ridotta	11
5.3	Condizioni di visibilità 2	11
5.4	Condizioni di visibilità 3	12
5.5	Modalità di svolgimento della movimentazione del traffico di superficie.....	12
5.5.1	Movimentazione in condizioni di visibilità 2	12
5.5.2	Movimentazione in condizioni di visibilità 3	13
5.5.3	Influenza delle avarie sulla movimentazione del traffico di superficie.....	13

5.6	Utilizzo del <i>follow-me</i>	15
5.7	Gestione movimentazione degli aeromobili sui piazzali	15
5.7.1	Determinazione della visibilità sui piazzali	15
5.7.2	Movimentazione aeromobili	16
5.8	Gestione movimentazione veicoli sui piazzali	16
5.8.1	Accessi area di Movimento.....	16
5.9	Capacità aeroportuale	18
6	PROCEDURE IN BASSA VISIBILITA'	20
6.1	Fase di predisposizione.....	21
6.2	Fase di attivazione	22
6.2.1	Attivazione LVP pista 16L.....	23
6.3	Fase di disattivazione.....	23
6.4	Fase di cancellazione	24
6.5	Avvicinamenti ed atterraggi addestrativi	24
6.6	Partenze con valori di RVR inferiori a 550m.....	24
7	CONTINGENCIES	25
7.1	Aeromobile o veicolo perso nell'area di manovra.....	25
7.2	Avaria radio nell'area di manovra.....	25
7.3	Avaria dell'automezzo	25
7.4	Monitoraggio dell'efficienza degli AVL in caso di avaria del sistema di monitoraggio automatico.....	25
7.5	Avaria/degrado stopbar e/o no entry bar asservite ai raccordi delle piste di volo.....	26
7.5.1	Gestione avaria totale stopbar in condizioni di visibilità 2/3	26
7.5.2	Avarie parziali delle stopbars.....	26
7.6	Procedure in caso di stato di emergenza e/o incidente	27
8	ALLEGATI	28
	Allegato 1 - LVP Chart	29
	Allegato 2 - Settorizzazione dell'area di manovra ai fini della movimentazione a blocchi	30

1 DEFINIZIONI / ACRONIMI

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 e al personale ATC per 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 taxiway ed in corrispondenza delle intersezioni con le altre taxiways, ma insufficiente al personale ATC per esercitare a vista il controllo su tutto il traffico.
Condizione di visibilità 3	Visibilità equivalente ad una RVR inferiore a 400 metri
LVP (UE Reg.139/14) Procedure in bassa visibilità	Procedure messe in atto in un aeroporto allo scopo di garantire operazioni sicure durante avvicinamenti di categoria I inferiori agli standard, di categoria II non standard, di categoria II e III e decolli in bassa visibilità.
Operazioni ogni tempo (AWO)	Operazioni di rullaggio, decollo, avvicinamento e atterraggio nelle condizioni in cui il riferimento visivo è limitato dalle condizioni meteorologiche
CEA	Centro Emergenze Aeroportuali
GCV	Ground Check Vehicle
ISE - SAR	Sicurezza Operativa AdR
Decollo in bassa visibilità (LVTO) - (UE Reg.139/14)	Operazioni di decollo da una pista con RVR inferiore a 400m ma non inferiore a 75m

2 GENERALITA'

2.1 Scopo e ambito di applicazione

Il presente documento descrive le procedure operative locali per una gestione coordinata delle AWO sull'aeroporto nel rispetto delle previsioni del Codice della Navigazione e della normativa applicabile in vigore.

Le norme e procedure contenute nel documento si applicano alle operazioni effettuate sull'aeroporto a partire dal verificarsi della condizione di Visibilità 2 e i prescrivono parametri di sicurezza delle operazioni a terra principalmente allo scopo di ridurre al minimo il rischio di incursioni di pista e collisioni al suolo tra aeromobili, aeromobili e veicoli o infrastrutture.

2.2 Operatività

La presente Lettera di Operazioni entra in vigore dopo 15 giorni dalla pubblicazione abrogando ogni altro documento di precedente emissione in materia.

La presente OL è stata elaborata sulla base degli esiti delle esperienze operative pregresse, dell'evoluzione della normativa di settore e dell'infrastruttura aeroportuale in accordo

ENAV-C.A. Fiumicino ed Aeroporti di Roma si impegnano:

- A svolgere ed archiviare, ognuno per la parte di competenza, le attività relative alle valutazioni di safety effettuate al fine di identificare e gestire i potenziali rischi derivanti dall'introduzione delle procedure AWO;
- A recepire i contenuti della presente OL nei rispettivi Manuali oltre che nel Regolamento di Scalo;
- A predisporre, aggiornare ed attuare un adeguato programma formativo per tutto il personale coinvolto, la documentazione relativa alla formazione effettuata è archiviata presso i rispettivi uffici;
- A pubblicare in AIP le parti di interesse del pilota.

Aeroporti di Roma assicurerà che tutti gli operatori, che interessano il lato airside dell'aeroporto, siano formati sul significato dei termini Condizione di visibilità 2/3 e LVP e che gli siano chiare le implicazioni di safety, le restrizioni associate e le eventuali procedure speciali o precauzioni che devono essere adottate al verificarsi di tali condizioni.

2.3 Revisioni della lettera di operazioni

Quanto stabilito nella presente OL potrà essere oggetto di integrazioni e/o emendamenti mediante successivi accordi fra le medesime parti.

Per la disciplina dei rapporti tra il Gestore Aeroportuale e gli Handlers, si rimanda al Regolamento di Scalo in vigore alla data odierna.

2.4 Normativa di riferimento

Il principale quadro normativo di riferimento, per le operazioni in condizioni di visibilità ridotta, è il seguente:

COMMISSIONE EUROPEA

- **REGOLAMENTO (CE) N. 859/2008 DELLA COMMISSIONE** del 20 agosto 2008
- **REGOLAMENTO (UE) N. 923/2012 (SERA) DELLA COMMISSIONE** del 26 settembre 2012
- **REGOLAMENTO (UE) N. 965/2012 DELLA COMMISSIONE** del 5 ottobre 2012
- **REGOLAMENTO (UE) N. 800/2013 DELLA COMMISSIONE** del 14 agosto 2013
- **REGOLAMENTO (UE) N. 139/2014 DELLA COMMISSIONE** del 12 febbraio 2014

ENAC

- ~~Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti~~ – Edizione 2 – Emendamento 9 del 23 ottobre 2014;
- **Regolamento Operazioni Volo Ogni Tempo nello Spazio Aereo Nazionale** - Edizione 1 del 30 giugno 2003;
- **Regolamento Regole dell'Aria** - Edizione 2 del 25 marzo 2015 – Edizione 3 del 22 Dicembre 2016;
- **Circolare APT-05 del 20 gennaio 2000** - Procedure in caso di avaria o degrado di installazioni aeroportuali per operazioni in bassa visibilità (LVO).

ICAO

- **Doc 4444-ATM/501** "Procedures for Air Navigation Services ATM";
- **DOC 9365-AN/910** "Manual of all Weather Operations" (AWO);
- **Eur DOC 013** "European Guidance Material on All Weather Operations at aerodromes" " - Ed. 5 - 2016";
- **DOC 9476 - AN/927** "Manual of Surface Movement Guidance and Control System";
- **DOC 9830-AN/452** "Advance Surface Movement Guidance and Control Systems (ASMGCS Manual".

ENAV

- **Manuale Operativo dei Servizi del traffico Aereo (MO-ATS);**
- **AWO Linee Guida e Disposizioni** Ed. 2 – 2017;
- **AIP ITALIA;**
- **MOMET** - Manuale Operativo di Meteorologia Per La Navigazione Aerea.

AEROPORTI DI ROMA

- **Regolamento di Scalo.**
- **Manuale di Aeroporto.**

3 OPERAZIONI CONSENTITE

Sull'aeroporto di Fiumicino sono consentite le seguenti operazioni:

- CAT III A/B per RWY 16L/R;
- CAT I per RWY 34L/R;
- LVTO per RWY 25, RWY 16 R/L.

Al di sotto dei 75m di RVR, non sono consentite operazioni.

4 INFRASTRUTTURE ED INSTALLAZIONI

4.1 Infrastrutture e installazioni disponibili

Infrastrutture e radioassistenze:

4.1.1 Piste 16L/16R:

- ILS con prestazioni di III categoria
- Aiuti Visivi Luminosi (AVL) come in AIP AD 2 LIRF
- Alimentazione di riserva luci pista
- Monitoraggio automatico dei sistemi AVL
- Sistemi di rilevazione della RVR su tre punti

4.1.2 Pista 25:

- ILS con prestazioni di I categoria
- Aiuti Visivi Luminosi (AVL) come in AIP AD 2 LIRF
- Alimentazione di riserva luci pista
- Monitoraggio automatico dei sistemi AVL
- Sistemi di rilevazione della RVR su due punti: TDZ e MID

4.1.3 Pista 34L/34R:

- ILS con prestazioni di I categoria
- Aiuti Visivi Luminosi (AVL) come in AIP AD 2 LIRF
- Alimentazione di riserva luci pista
- Monitoraggio automatico dei sistemi AVL
- Sistemi di rilevazione della RVR su tre punti

4.1.4 Sistema di sorveglianza:

- 2 SMR
- Multilaterazione

Nota: il sistema di sorveglianza di Fiumicino garantisce la copertura di tutta l'area di manovra.

4.2 Infrastrutture e installazioni - competenze

Ai fini dell'adozione degli appropriati adempimenti e della relativa diffusione all'utenza:

- è competenza di ENAV comunicare a CEA AdR il decadimento operativo dei sistemi di sorveglianza e radio assistenza e l'emissione dei relativi NOTAM.
- E' competenza di CEA AdR comunicare al predetto ENAC D.A. e a ENAV il decadimento dell'operatività dei sistemi di assistenza luminosa, incluso il sistema di monitoraggio e l'emissione dei relativi NOTAM.

4.3 Gestione delle avarie o degrado delle installazioni aeroportuali

ENAV e Aeroporti di Roma si attiveranno, ognuno per le parti di propria competenza, per l'immediato ripristino dell'efficienza dei sistemi, in conformità con quanto previsto dalla regolamentazione vigente.

4.4 Aree critiche ILS

Le aree critiche dell'ILS sono indicate in AIP AD2 LIRF 2-7.

4.4.1 Circolazione nelle aree critiche ILS

Il segnale emesso dall'ILS è soggetto ad una interferenza inaccettabile qualora un aeromobile, veicolo o persona si trovasse all'interno dell'area critica, ne consegue che l'area critica deve essere sempre protetta, in ogni condizione meteorologica, quando sono in corso avvicinamenti strumentali di precisione; le aree critiche sono delimitate con paletti frangibili, cordame e segnaletica verticale di "divieto di accesso".

4.4.2 Circolazione nell'area sensibile ILS

Con l'attivazione delle LVP anche l'area sensibile dell'ILS dovrà essere protetta dall'accesso di veicoli e persone quando sono in corso avvicinamenti, atterraggi o *guided take-off*.

5 PROCEDURE SULL'AREA DI MOVIMENTO IN CONDIZIONI DI VISIBILITA' RIDOTTA

Quando le condizioni meteorologiche -in area di manovra- si degradano fino a non consentire al personale della torre di controllo di esercitare il controllo del traffico attraverso l'osservazione visiva diretta si decreta l'entrata dell'aeroporto nelle condizioni di visibilità ridotta (Condizioni di Visibilità 2), ciò indipendentemente dalla tipologia di operazioni strumentali momentaneamente disponibili.

La limitata possibilità di esercitare il pieno controllo visivo del traffico nell'area di manovra (controllo della pista, verifica visiva di aderenza alle autorizzazioni fornite, prevenzione conflitti, ecc.) determina l'applicazione di misure di salvaguardia e procedure sempre più stringenti con progressive restrizioni alla movimentazione del traffico che si ripercuotono anche sulla capacità aeroportuale.

Il presente capitolo stabilisce le specifiche procedure per consentire una movimentazione sicura di aeromobili e veicoli, la protezione delle piste di volo e la regolarità e l'efficienza delle operazioni.

5.1 Lavori e attività di manutenzione sullo scalo

A partire dalle condizioni di visibilità 2 e/o dalla predisposizione delle LVP, tutti i lavori di costruzione, manutenzione o altre attività all'interno dell'area di manovra e aree adiacenti vengono sospesi o non autorizzati, con possibili eccezioni per quelle attività manutentive non procrastinabili che attengono alla continuità operativa dello scalo o per cantieri, opportunamente segregati, alle condizioni preventivamente concordate ed autorizzate.

Pertanto la TWR, al sopraggiungere delle suddette condizioni, avvierà i coordinamenti con CEA e SAR AdR per le azioni di competenza.

5.2 Gestione traffico veicolare

Le misure di salvaguardia, sulla movimentazione dei veicoli, poste in essere a partire dalla condizione di visibilità 2 hanno come obiettivo la prevenzione delle collisioni con gli aeromobili e delle intrusioni nelle piste di volo.

Tale prevenzione si attua principalmente su base strategica, attraverso:

- a. La limitazione del traffico veicolare in area di movimento;
- b. La segregazione del traffico veicolare essenziale alle attività in area di Manovra;
- c. Il divieto di transito, in area di manovra, al solo fine di spostarsi all'interno del sedime aeroportuale.

I successivi capitoli entreranno nel merito dell'applicazione dei singoli item.

5.2.1 Persone e mezzi autorizzati alla circolazione nell'area di manovra in condizioni di visibilità ridotta

L'accesso, la permanenza e la circolazione di persone e veicoli in area di manovra è limitata al minimo indispensabile su autorizzazione rilasciata di volta in volta dalla Torre di Controllo.

La Torre di controllo non autorizzerà l'attraversamento dell'area di manovra al solo fine di spostarsi all'interno del sedime aeroportuale in presenza di vie alternative di circolazione; il personale che opera sul lato *airside* dovrà astenersi dal formulare tali richieste alla TWR.

I seguenti Enti, in condizioni di visibilità 2 e 3, sono autorizzati ad operare all'interno dell'area di manovra:

- Aeroporti di Roma: automezzi destinati alle ispezioni di pista, a prove friction, allo sgombero neve e sghiacciamento, all'attività di manutenzione e controllo degli impianti e infrastrutture, *follow-me*, controllo volatili (BCU).
- ENAV C.A. Fiumicino: automezzi destinati in attività di manutenzione e controllo degli impianti.
- TECHNO-SKY: automezzi destinati in attività di manutenzione e controllo degli impianti.
- VVF: automezzi antincendio.

5.3 Condizioni di visibilità 2

A partire dalle condizioni di visibilità 2 si applicano le procedure di seguito descritte che coincidono e permangono anche per la condizione di visibilità 3.

Il personale operativo TWR che rileva la sussistenza delle condizioni di visibilità 2:

- Informa CEA AdR (l'informazione sarà fornita anche al ripristino delle condizioni di visibilità 1) e conferma allo stesso, ogni ora, l'eventuale sussistenza delle condizioni di visibilità 2;
- In coordinamento con CEA AdR provvede al ritiro di tutti i veicoli e del personale presente sull'area di movimento e nelle aree adiacenti, coinvolto in lavori di costruzione, manutenzione o altre attività non essenziali;
- Provvede all'accensione ~~delle~~ di tutte le stopbars; le stopbars accese in ogni condizione di visibilità sono quelle presenti:
 - sulla TWY A (A-07 Nord e Sud);
 - sulle TWY B (B5) e C (C1);
 - sulle TWY BC e BD.

NOTA. L'accensione delle stopbars in condizioni di visibilità 2 è finalizzata alla prevenzione delle "runway incursion" e non alla protezione delle aree sensibili.

- Utilizza preferenzialmente piste diverse per le partenze e per gli arrivi;

- Applica, in area di movimento, i previsti criteri per la movimentazione del traffico di superficie di cui al par. 5.5.1;
- Informa i piloti e gli autisti dei veicoli delle limitate condizioni visive del personale della Torre di Controllo sull'area di manovra;
- Fornisce, a piloti ed autisti dei veicoli, puntuali ed esaustive informazioni sulla situazione del traffico in atto;
- A supporto dei sistemi di sorveglianza per i movimenti di superficie, utilizza i riporti di posizione dei piloti/autisti per il mantenimento della *situational awareness*;
- Sospende il rilascio di autorizzazioni condizionali;
- Sospende le procedure di decollo da posizione intermedia e gli allineamenti multipli;
- Informa CEA AdR qualora non dovessero più esser presenti condizioni di visibilità 2.

5.4 Condizioni di visibilità 3

Le procedure associate alla condizione di visibilità 3 si applicano ogni qualvolta il valore della RVR, misurata su uno qualsiasi dei punti disponibili sull'aeroporto, è inferiore a 400m.

Fermo restando il permanere delle procedure già applicate in condizioni di visibilità 2, in condizioni di visibilità 3 la TWR diviene anche responsabile, in area di manovra, dell'applicazione di un "*safe longitudinal spacing*" tra aeromobili e tra aeromobili e veicoli secondo le procedure stabilite al par. 5.5.2.

5.5 Modalità di svolgimento della movimentazione del traffico di superficie

Si attua una semplificazione dei percorsi di rullaggio degli aeromobili al fine di minimizzare le possibilità di perdita dell'orientamento da parte degli equipaggi di condotta, migliorare la gestione del traffico e facilitare l'applicazione di un "*safe longitudinal spacing*" in area di manovra.

Le taxiways, le posizioni di attesa e i percorsi utilizzabili sono illustrati in AIP-Italia AD 2 LIRF nella Low Visibility Chart riportata in allegato alla presente OL.

5.5.1 Movimentazione in condizioni di visibilità 2

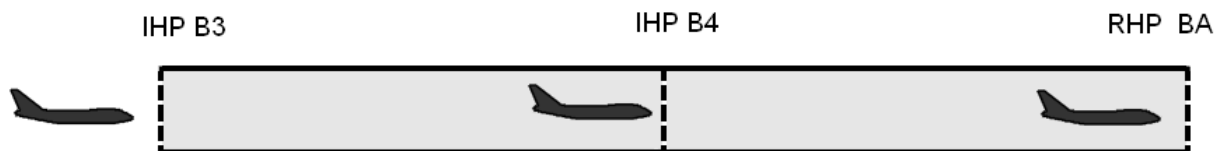
Le informazioni derivate dall'uso dei sistemi di sorveglianza sono utilizzate, dal Controllore, per mantenere la *situational awareness* e per fornire istruzioni ed informazioni ai conducenti dei veicoli e agli equipaggi di condotta in accordo a quanto previsto dalla normativa ATS; il principio "*see and avoid*" da parte degli equipaggi di condotta e dei conducenti dei veicoli continua ad essere applicabile per evitare le collisioni.

5.5.2 Movimentazione in condizioni di visibilità 3

Le informazioni derivate dall'uso dei sistemi di sorveglianza sono utilizzate, dal Controllore, per mantenere la *situational awareness* e per fornire istruzioni ed informazioni ai conducenti dei veicoli e agli equipaggi di condotta in accordo alle procedure ATS applicabili.

Al fine di garantire un sicuro spaziamento longitudinale al suolo tra gli aeromobili in rullaggio ed il loro controllo sono predisposte lungo le taxiways delle posizioni di attesa intermedie (IHP-Intermediate Holding Position), che definiscono i vari blocchi utilizzabili.

Il Controllore, nel regolare la movimentazione al suolo, con ASMGCS funzionante (SMR+MLAT), dovrà assicurarsi che per ogni blocco sia presente **un solo aeromobile/veicolo**.



La piena efficienza del sistema A-SMGCS e la valutazione della situazione in atto potranno consentire, inoltre, al Controllore la seguente discrezionalità:

- mantenere un rullaggio continuo degli aeromobili fornendo l'autorizzazione a lasciare un blocco o a proseguire, senza fermarsi, verso il blocco successivo quando c'è la ragionevole certezza che l'aeromobile/veicolo che precede sta per lasciare il blocco interessato;
- Qualora il pilota dichiari di essere in grado di mantenere in vista l'aeromobile che lo precede e di provvedere in autonomo a mantenere la propria separazione, la movimentazione a blocchi, tra aeromobili, può non essere applicata per l'intero percorso di rullaggio o parte di esso in relazione anche al restante traffico di superficie.

I blocchi utilizzabili sull'aeroporto sono identificati e riportati nella cartina allegata alla presente OL.

5.5.3 Influenza delle avarie sulla movimentazione del traffico di superficie

5.5.3.1 Avaria totale SMR (ASMGCS MLAT Mode)

Le informazioni derivate dai sensori MLAT sono utilizzate, dal Controllore, per mantenere la *situational awareness* e per fornire istruzioni ed informazioni ai conducenti dei veicoli e agli equipaggi di condotta in accordo alle procedure ATS applicabili.

In condizioni di visibilità 3, al fine di garantire un sicuro spaziamento longitudinale al suolo tra gli aeromobili in rullaggio ed il loro controllo, il Controllore dovrà assicurarsi che la *buffer area* di un blocco sia sempre presente tra due successivi **aeromobili/veicoli**.



Qualora i veicoli non siano equipaggiati di transponder in grado di fornire posizione ed identità la procedura sopra riportata non è applicabile; ne consegue che, a partire dalle condizioni di visibilità 2, non è consentita la contemporanea movimentazione, in area di manovra, di veicoli e aeromobili qualora non sussistano le garanzie previste al par. 5.2 in materia di segregazione geografica tra l'eventuale traffico veicolare e gli aeromobili in rullaggio.

Fa eccezione il FOLLOW-ME richiesto come ausilio al rullaggio.

5.5.3.2 Avaria MLAT (ASMGCS SMR Mode)

Si applica quanto previsto al par. 5.5.3.1 ogni qual volta sia possibile monitorare costantemente la posizione del veicolo; in caso contrario non sarà consentita, a partire dalla condizione di visibilità 2, la contemporanea movimentazione, in area di manovra, di veicoli e aeromobili qualora non sussistano le garanzie previste al par. 5.2 in materia di segregazione geografica tra l'eventuale traffico veicolare e gli aeromobili in rullaggio.

5.5.3.3 Avaria totale sorveglianza A-SMGCS

A partire dalla condizione di visibilità 2, in area di movimento, è consentita la movimentazione di un solo aeromobile per volta:

- a. Un aeromobile in partenza potrà essere autorizzato a muoversi dal parcheggio verso la posizione di attesa, solo quando l'aeromobile in avvicinamento è atterrato e abbia confermato di aver raggiunto il parcheggio o quando l'aeromobile che lo precede nella sequenza di partenza ha riportato l'avvenuto decollo; il pushback, se non costituisce impedimento di altro tipo, può sempre essere approvato;
- b. un aeromobile potrà essere autorizzato all'atterraggio solo quando il precedente aeromobile in avvicinamento è atterrato e abbia confermato di aver raggiunto il parcheggio o l'aeromobile in partenza abbia confermato l'avvenuto decollo.
- c. In area di manovra non è consentita la movimentazione contemporanea dei veicoli in presenza di un aeromobile in rullaggio, fa eccezione il *follow-me* richiesto dal pilota come ausilio al rullaggio.

5.6 Utilizzo del *follow-me*

L'assistenza *follow-me* dovrà essere fornita su richiesta del pilota, e:

- Qualora il *follow-me* sia richiesto come ausilio da un aeromobile in partenza, quest'ultimo potrà essere autorizzato al decollo solo quando il *follow-me* avrà riportato l'area di Apron (Apron IHP) o altra posizione sicura;
- Il *follow-me* potrà essere impiegato solo se dotato di collegamento radio con la TWR efficiente e, come ogni altro veicolo ammesso nelle aree di manovra, dovrà dare conferma di tutte le autorizzazioni e riportare il raggiungimento delle varie posizioni autorizzate;
- Con RVR inferiore a 400 m nei casi riportati al successivo punto 5.7.2.
- Con RVR tra 150m e 75m l'assistenza del *follow-me* sarà obbligatoria.

I percorsi seguiti dal *follow-me* per assistere l'aeromobile in partenza e in arrivo, sono quelli indicati dalla TWR.

➤ AEROMOBILI IN PARTENZA

In partenza il *follow-me* precederà l'aeromobile, allineato sulla via di rullaggio, fino all'IHP, indicato dalla TWR.

➤ AEROMOBILI IN ARRIVO

In arrivo il *follow-me* precederà l'aeromobile dall'IHP indicato dalla TWR, fino al raggiungimento della piazzola assegnata, seguendo le istruzioni della TWR.

5.7 Gestione movimentazione degli aeromobili sui piazzali

La TWR fornirà istruzioni al fine di mantenere un ordinato flusso del traffico aereo nelle suddette aree fornendo accurate informazioni sul traffico in atto e applicando quanto di seguito specificato.

5.7.1 Determinazione della visibilità sui piazzali

I trasmisometri di riferimento per stabilire le condizioni di visibilità sui piazzali sono:

- AREA OVEST (vicinanze IHP V1 e W1) trasmisometro END 16R, se non disponibile, MID 16R;
- AREA EST (vicinanze IHP D1) MID 25, se non disponibile TDZ 25.

5.7.2 Movimentazione aeromobili

In condizioni di RVR inferiori a 400m: le operazioni di rullaggio sono consentite esclusivamente con l'ausilio del *follow-me* nei casi in cui le luci della center line delle apron taxiways abbiano, tra loro, una spaziatura superiore ai 15 m, in loro assenza o presenza parziale.

- Considerata l'illuminazione fornita dalle torri faro, la ridotta velocità di rullaggio degli aeromobili ed il costante monitoraggio e manutenzione della segnaletica orizzontale l'utilizzo del *follow-me* è da considerarsi come misura alternativa equivalente alla mancanza totale o parziale delle luci di center line taxiway.

5.7.2.1 Segnaletica orizzontale luminosa delle apron taxiways

- Le Taxiway sprovviste di segnaletica orizzontale luminosa notturna o con segnaletica orizzontale luminosa solo parziale sono:

~~W – NF – NH – NE – NC – Y (tratto retrostante gli stands 842 – 847) – S (tratto retrostante gli stands 600 – 605)~~

Le Taxiway provviste di segnaletica orizzontale luminosa distanziata di 30m sono:

EC – ED – EF – EH

5.8 Gestione movimentazione veicoli sui piazzali

Il CEA AdR, non appena ricevuto dalla Torre di Controllo l'informazione della predisposizione delle LVP, diffonde le informazioni sull'attivazione e le variazioni delle fasi LVP originate dalla TWR a tutti gli Enti aeroportuali interessati attraverso l'emissione di telex circolare e via telefono su linea registrata per gli Enti di Stato.

CEA-AdR attraverso il telex richiede specificatamente di limitare al minimo la circolazione dei mezzi e la movimentazione delle attrezzature sull'area di Apron al fine di ridurre il rischio di potenziale collisione tra mezzi e aeromobili.

5.8.1 Accessi area di Movimento

L'area di **Movimento** dell'aeroporto è isolata fisicamente dall'esterno attraverso una recinzione che si estende lungo il perimetro del sedime e varchi doganali.

Varchi doganali 1 e 5: permettono l'ingresso ai veicoli provenienti dall'esterno verso l'area di Movimento.

Strade di servizio: si estendono all'interno dell'area di Apron. Permettono a tutti i veicoli, ammessi a circolare sui piazzali ed aree adiacenti, di trasferirsi da un punto all'altro dei piazzali stessi seguendo esclusivamente la viabilità veicolare senza interferire con l'area di Manovra.

Strade perimetrali: si tratta di un anello che percorre, dal lato interno della recinzione, il perimetro del sedime aeroportuale, bloccato in caso di predisposizione delle procedure LVP dal personale degli Enti di Stato.

Il layout della viabilità veicolare, come riportato, permette ai veicoli in ingresso dai varchi doganali di impegnare direttamente le strade di servizio per poi proseguire sulla veicolare in Apron o sulla perimetrale.

La viabilità dell'area di Apron non permette un collegamento diretto alle vie di rullaggio in area di Manovra o con le piste.

Tutta la viabilità veicolare in area di Apron è munita di segnaletica orizzontale e di quella verticale luminosa, quando quest'ultima non costituisce ostacolo alla operatività degli aeromobili, a protezione delle intersezioni tra viabilità di servizio e vie di rullaggio.

5.9 Capacità aeroportuale

Allo scopo di identificare dei valori di capacità aeroportuale in funzione delle differenti condizioni di visibilità, vengono stabilite le seguenti restrizioni al traffico in arrivo (DEP RWY 25/ARR RWY 16L/R) che rimangono comunque puramente indicative essendo soggette a numerose variabili.

Al diminuire della RVR al di sotto di 1500m e fino a 800m, i CSO di Fiumicino TWR e Roma ACC valuteranno la possibilità di emettere una restrizione per il traffico in arrivo in funzione della domanda di traffico e dei dati di visibilità che potrebbero consentire un'attivazione delle LVP relativa alla sola pista 16L (vedi par. 6.2.1).

ASMGCS operativo (SMR+MLAT)			
CONDIZIONI	CAPACITA' ORARIA IN ARRIVO		CAPACITA' ORARIA IN PARTENZA
	Attivazione LVP totale	Attivazione LVP solo RWY 16L	CAPACITA' ORARIA IN PARTENZA
<ul style="list-style-type: none"> • 800m > RVR TDZ > 550m, oppure • altezza base nubi nel settore di avvicinamento =200ft 	32		16
	CAPACITA' ORARIA IN ARRIVO		CAPACITA' ORARIA IN PARTENZA
	Attivazione LVP totale	Attivazione LVP solo RWY 16L	
<ul style="list-style-type: none"> • 550m = RVR TDZ \geq 400m 	26	28	13
<ul style="list-style-type: none"> • RVR TDZ < 400m (Condizioni di Visibilità 3), oppure • altezza base nubi nel settore di avvicinamento <200ft 	16	22	10

<u>In caso di avaria SMR o MLAT</u>			
CONDIZIONI	CAPACITA' ORARIA IN ARRIVO		CAPACITA' ORARIA IN PARTENZA
	Attivazione LVP totale	Attivazione LVP solo RWY 16L	
<ul style="list-style-type: none"> • RVR TDZ < 400m (Condizioni di Visibilità 3), oppure • altezza base nubi nel settore di avvicinamento $\leq 200\text{ft}$ 	10	16	6

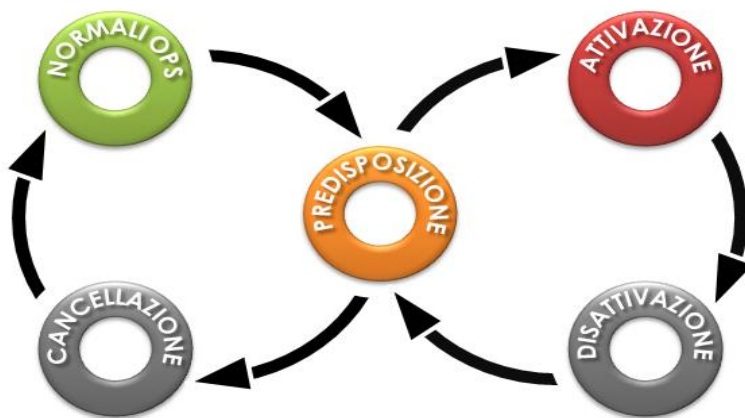
6 PROCEDURE IN BASSA VISIBILITA'

Le LVP hanno lo scopo di supportare, sugli aeroporti, la condotta delle operazioni degli aeromobili in bassa visibilità (LVO) e i decolli in condizioni di RVR inferiori a 550 m.

Le LVP, nel più ampio contesto delle AWO, hanno lo scopo primario di proteggere il segnale ILS per garantirne l'integrità; la loro attivazione è subordinata, fra l'altro, alla predisposizione di una serie di misure atte a garantire la sicurezza delle operazioni di volo.

L'implementazione delle LVP sull'aeroporto è articolata in quattro fasi distinte il cui inizio, transizione e termine è sempre determinato e comunicato, agli Enti interessati, dalla torre di controllo secondo le modalità di seguito riportate.

Le procedure in Bassa Visibilità sono applicate secondo 4 (quattro) fasi distinte:



- **Fase di predisposizione:** propedeutica all'attivazione ha l'obiettivo di porre in essere tutte le necessarie azioni per poter attivare -senza ritardi- al verificarsi delle previste condizioni, vede coinvolti tutti gli attori aeroportuali nei necessari preparativi e coordinamenti. Il completamento della fase di predisposizione si perfeziona con l'acquisizione, da parte di tutti i soggetti interessati, del previsto nulla osta; ciò non comporta automaticamente l'attivazione delle LVP che avverrà solo al raggiungimento dei previsti valori di RVR e/o base delle nubi o quando così suggerito dalle contingenti condizioni meteorologiche e/o operative.
- **Fase di attivazione:** le procedure previste diventano effettive e possono essere condotte tutte quelle operazioni che richiedono le LVP attive:
- **Fase di disattivazione:** qualora i valori di RVR e/o base delle nubi siano superiori a quelli previsti per l'attivazione, ma comunque all'interno dei valori della predisposizione, le restrizioni connesse all'attivazione delle LVP sono sospese;
- **Fase di cancellazione:** tutte le restrizioni connesse alla fase di predisposizione sono cancellate e l'aeroporto torna alla normale operatività.

LVP		ACQUISIZIONE
PREDISPOSIZIONE	In peggioramento: RVR in qualsiasi punto ≤ 800 m e/o base delle nubi = 200 Ft	SI
ATTIVAZIONE	RVR ≤ 550 m al TDZ e/o base delle nubi < 200 Ft	NO
DISATTIVAZIONE	RVR > 550 m al TDZ e base delle nubi = 200Ft	NO
CANCELLAZIONE	RVR tutti i punti > 800 m e base delle nubi > 200 Ft	SI
I valori di riferimento della base delle nubi sono quelli del MET Report Locale, il Controllore, valutate le condizioni meteorologiche o le richieste del pilota, potrà richiedere la predisposizione o attivare le LVP anche in presenza di valori superiori a quelli sopra riportati.		

6.1 Fase di predisposizione

Si applicano le seguenti procedure:

a. La TWR richiede via telefono la predisposizione delle Procedure di Bassa Visibilità ai seguenti Enti:

- AdR CEA.
- Vigili del Fuoco
- Personale Techno-Sky di manutenzione delle radioassistenze
- Capo Sala Operativa di Roma ACC
- Personale Meteo

AdR CEA a sua volta informerà:

- AdR Sicurezza Operativa (SAR)
- Personale tecnico AdR di manutenzione degli impianti AVL
- AdR Pronto Soccorso
- Sanità Aerea
- Polizia di Frontiera, che a sua volta informa Carabinieri e Guardia di Finanza.

Al completamento delle azioni di pertinenza relative alla fase di predisposizione sarà fornito alla TWR il nulla osta alle successive operazioni; il mancato completamento delle attività previste per la predisposizione pregiudica l'attivazione delle LVP.

Il perdurare della fase di predisposizione dovrà essere riconfermato, dal Controllore di TWR agli Enti previsti, ogni ora senza attendere alcun ritorno.

Qualora le condizioni meteo superino i valori previsti per la predisposizione delle LVP, per un periodo di almeno 20' e con ragionevoli previsioni di stabilità, la predisposizione sarà cancellata.

- b. Procederà, in coordinamento con AdR ISE-Sicurezza Operativa, al ritiro di tutti i veicoli ed il personale presente nell'area di movimento e nelle sue vicinanze coinvolto in lavori di costruzione, manutenzione o altre attività non essenziali, il ritiro da completare prima della fase di attivazione;

Nota: Il ritiro di veicoli e personale dalle aree di cantiere avverrà come segue:

- lo sgombero di personale e mezzi laddove per i mezzi non siano previste aree di sosta apposite;
- lo sgombero del solo personale operante nei cantieri, dove sono previste aree di sosta specifiche per i mezzi.
- eccezioni previste al par. 5.1

6.2 Fase di attivazione

Si applicano le seguenti procedure:

- a. La TWR informa via telefono gli Enti di cui al punto a. del par. 6.1; i Vigili del Fuoco saranno informati anche al passaggio da CAT II a CAT III;
- b. Divieto di circolazione nelle aree sensibili dell'ILS
- c. La TWR utilizzerà di norma le piste come segue (LVP standard configuration):
- Pista 25 per i decolli;
 - Pista 16L per gli atterraggi;
 - Pista 16R per gli atterraggi e per i decolli degli aa/mm che necessitano una lunghezza di pista superiore alla pista 25 o in caso di pista 25 non disponibile.

Nota: ~~I sistemi PAPI delle piste 16L e 16R saranno spenti in condizioni di LVP attive.~~

- d. L'uso dei raccordi è disciplinato come segue (ref.AD2-LIRF LVP Chart):
- gli aa/mm in atterraggio per pista 16L devono uscire dalla pista utilizzando i raccordi DG o DH; qualora impossibilitati dovranno liberare utilizzando il raccordo DL (stopbar DL1); gli aa/mm effettuano quindi il rullaggio sulla taxiway D ed accedono all'apron attraverso l'apron taxiway EG (IHP EG1);
 - gli aa/mm in atterraggio per pista 16R devono uscire dalla pista utilizzando il raccordo AG, accedendo all'apron attraverso la IHP V1 (o W1); se impossibilitati utilizzeranno i raccordi AH, AK o AL effettuando quindi il rullaggio sulla taxiway A (riporto alla IHP A1) ed accedono all'apron attraverso la IHP V1 (o W1);

- per gli aeromobili Code “F” si deve fare riferimento alla “Aerodrome Ground Movement Chart Acft Code F-ICAO” pubblicata in AIP AD2-15 LIRF”;
- gli aeromobili in decollo da pista 25 devono raggiungere il punto attesa BA (o BB) rullando sulla taxiway B, utilizzando per l’ingresso in area di manovra le apron taxiways T (IHP T1 – per tutti gli aa/mm provenienti dalle aree di parcheggio 700 e 800) o P (IHP P1 – per gli aa/mm provenienti da tutte le altre aree di parcheggio);
- gli aeromobili in decollo da pista 16L devono raggiungere il punto attesa DA, utilizzando i seguenti percorsi:
 - se la pista è in uso per soli decolli → taxiway P (IHP P1) e D;
 - se la pista è utilizzata per operazioni miste → taxiway T (IHP T1) o P (IHP P1) – B → C → CD → D.
- gli aeromobili in decollo da pista 16R devono raggiungere il punto attesa AA (o AB) rullando sulla taxiway B e/o A, utilizzando per l’ingresso in area di manovra le seguenti apron taxiways:
 - taxiway M (IHP M1) per tutti gli aa/mm provenienti dall’area di parcheggio 800 e dai parcheggi dal 701 al 707;
 - taxiway BT o T (IHP BT1 o T1) per tutti gli aa/mm provenienti dai parcheggi dal 708 al 711 e dall’area di parcheggio 600;
 - taxiway G (IHP G1) per tutti gli aa/mm provenienti da tutte le altre aree di parcheggio.

6.2.1 Attivazione LVP pista 16L

L’attivazione delle LVP per la sola pista 16L potrà essere effettuata, a discrezione del CSO che valuterà la situazione meteo e di traffico, qualora le condizioni di attivazione si verifichino solo in corrispondenza di detta area (ad es. in caso di nebbia a banchi).

In questo caso la riduzione di capacità per il necessario spaziamento del traffico in arrivo (protezione area sensibile ILS) sarà applicata solo sulla pista 16L, la movimentazione per/da la pista seguirà le norme previste per le condizioni di visibilità in atto.

6.2.2 Attivazione LVP per base delle nubi

Qualora l’attivazione delle LVP, su una o più piste, sia dovuta alla base delle nubi e permangano, in area di manovra, condizioni di visibilità 1 non saranno applicate al traffico di superficie le restrizioni alla movimentazione previste al par. 5.3.

Saranno comunque garantite tutte le altre procedure connesse all’attivazione delle LVP.

6.3 Fase di disattivazione

La TWR informa via telefono gli Enti di cui al punto a. del par. 6.1.

6.4 Fase di cancellazione

Quando la RVR (tutti i punti di rilevazione) e la base delle nubi superano i valori previsti per la predisposizione con tendenza alla stabilità/miglioramento per un periodo di almeno 20' le LVP potranno essere cancellate.

Un periodo inferiore ai 20' potrà essere considerato se le condizioni meteorologiche vadano rapidamente migliorando.

La TWR notifica la cancellazione agli Enti di cui al punto a. del par. 6.1.

6.5 Avvicinamenti ed atterraggi addestrativi

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 (vedi AIP AD 2 LIRF 1) ~~..saranno subordinati alle condizioni di traffico in atto o previste.~~

~~Non è richiesta la predisposizione e l'attivazione delle LVP, ma la sola protezione delle aree sensibili dell'ILS.~~

6.6 Partenze con valori di RVR inferiori a 550m

Qualora non fossero disponibili sull'aeroporto le operazioni di avvicinamento ed atterraggio in CAT II/III - sia per motivi infrastrutturali che per temporanea decategorizzazione - le partenze con valori di RVR inferiori a 550m sono consentite purché siano state predisposte ed attivate le procedure in bassa visibilità.

7 CONTINGENCIES

7.1 Aeromobile o veicolo perso nell'area di manovra

Qualora un aeromobile o veicolo riporti di essersi perduto nell'area di manovra e la TWR non è in grado di determinarne la posizione con i mezzi a disposizione, si dovranno sospendere immediatamente tutte le operazioni sull'aeroporto.

Il traffico in rullaggio verrà istruito a riportare e mantenere la propria posizione e informato sull'ultima posizione riportata/conosciuta del traffico che si è perduto. La TWR 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.

7.2 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 operare come segue:

- **Aeromobile in partenza:** continuerà sul percorso di rullaggio assegnato 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 sensibile sulla appropriata taxiway e rimarrà in attesa del follow-me per il parcheggio.
- **Veicolo:** libererà al più presto l'area di manovra (evitando possibilmente percorsi destinati agli aeromobili) ponendo particolare attenzione al traffico in atto e comunicherà alla TWR con il mezzo più celere disponibile di aver lasciato l'area di manovra.

7.3 Avaria dell'automezzo

Ogni qualvolta un veicolo in area di manovra si trovi in una situazione di avaria meccanica dovrà operare come segue:

Avvisare immediatamente, via radio, la TWR fornendo la posizione e precisando che si trova nella impossibilità di rimuovere il mezzo per avaria, tenendo le luci anabbaglianti, di posizione ed il faro rotante accesi.

7.4 Monitoraggio dell'efficienza degli AVL in caso di avaria del sistema di monitoraggio automatico

La Torre di Controllo, quando è operativo il sistema di categorizzazione automatica, dispone di un monitoraggio continuo ed automatico dei dati di stato relativi ai sistemi AVL che concorrono alla formazione della categoria aeroportuale.

In caso di non operatività del sistema di categorizzazione automatica, AdR, per la sola parte dell'impianto di telecomando (accensione, spegnimento e regolazione), garantirà la presenza di un presidio continuo presso le cabine elettriche di alimentazione per azionare direttamente i comandi dei sistemi AVL e verificherà la funzionalità operativa degli stessi sistemi luminosi mediante ispezione visiva da effettuarsi almeno ogni 2 ore e comunque prima del completamento della fase di predisposizione delle LVP, comunicando alla Torre di Controllo qualsiasi avaria/degrado inficiante le operazioni.

7.5 Avaria/degrado stopbar e/o no entry bar asservite ai raccordi delle piste di volo

L'inefficienza totale e/o parziale delle stopbars comporta l'emissione di NOTAM da parte di AdR, ma non preclude l'attivazione delle LVP ed il regolare svolgimento delle LVO.

La TWR opererà con i raccordi rimasti agibili secondo quanto di seguito riportato.

7.5.1 Gestione avaria totale stopbar in condizioni di visibilità 2/3

La piena funzionalità della stopbar (stopbar e No-entry bar), presente presso i raccordi che accedono alle piste, è condizione necessaria al normale utilizzo operativo del raccordo dove la stopbar è presente in condizioni di visibilità 2/3.

L'avaria di tutte le stopbars, comporta:

- la movimentazione sull'area di manovra limitata ad un solo movimento per volta (vedi par. 5.5.3.3).

7.5.2 Avarie parziali delle stopbars

In condizioni di visibilità 2/3, dovranno essere applicate le misure di "contingencies" di seguito specificate, dandone informazione ai piloti.

In ogni caso quando l'accesso in pista non è più protetto da una stopbar/no entry bar funzionante il raccordo dovrà essere sbarrato con dispositivi provvisori luminosi a norma ICAO e gli aeromobili dovranno essere opportunamente instradati su vie alternative; al ricevimento della comunicazione, da parte di AdR, di chiusura dei raccordi in avaria, la TWR potrà di nuovo consentire una movimentazione multipla di aeromobili e veicoli in area di manovra.

Si evidenziano i seguenti casi specifici:

- Avaria stopbar "BA/BB"

In caso di avaria della stopbar BA/BB che ne pregiudichi l'uso, le operazioni su pista 25 saranno condotte utilizzando le RHP BC/BD;

- Avaria stopbar "AA/AB"

In caso di avaria della stop bar AA/AB che ne pregiudichi l'uso, le operazioni su pista 16R saranno condotte utilizzando la RHP AC;

- Avaria stopbar "DA"

In caso di avaria della stop bar DA che ne pregiudichi l'uso, le operazioni su pista 16L saranno condotte utilizzando la RHP DB.

7.5.2.1 Avarie parziali che impediscono lo spegnimento della stopbar

Se un'avaria all'impianto delle stopbars, al di fuori del prescritto periodo obbligatorio di utilizzazione (a partire dalle condizioni di visibilità 2), ne pregiudicasse lo spegnimento da parte del personale di TWR questa/e andranno disattivate o oscurate, anche provvedendo alla disattivazione dell'alimentazione elettrica.

Un'avaria all'impianto delle stopbars, in condizioni di visibilità 2/3, che ne pregiudichi lo spegnimento, qualora non sia possibile l'immediata disattivazione delle luci o un nuovo instradamento dell'aeromobile, deve essere oggetto delle seguenti procedure di contingency, in ordine preferenziale:

- verrà richiesta l'assistenza di un *follow-me* che precederà l'aeromobile durante l'attraversamento della RHP;
- in mancanza di *follow-me* e solo in corrispondenza dell'effettivo raggiungimento da parte dell'aeromobile del pertinente RHP, l'aeromobile sarà gestito dalla TWR con opportuna fraseologia.

7.6 Procedure in caso di stato di emergenza e/o incidente

La TWR, con i mezzi e/o notizie a disposizione fornirà ai mezzi di soccorso tutte le indicazioni necessarie per individuare la posizione dell'aeromobile che necessita di assistenza e sul percorso migliore per raggiungerlo, applicando le disposizioni contenute nel Piano di Emergenza Aeroportuale.

Al verificarsi di uno stato di incidente, tutto il traffico in rullaggio sull'area di manovra verrà istruito dalla TWR a riportare e mantenere la propria posizione.

In condizioni di visibilità 3 (RVR inferiore ai 400 metri) sull'intera area di movimento sarà possibile l'attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale per un solo tipo A o B. In tali condizioni, in caso di emergenza (livello giallo), sarà consentito unicamente il completamento delle operazioni di rullaggio al traffico in atto.

DSNA – CA Fiumicino

8 ALLEGATI

- ❑ Allegato 1 - LVP Chart
- ❑ Allegato 2 - LVP Chart

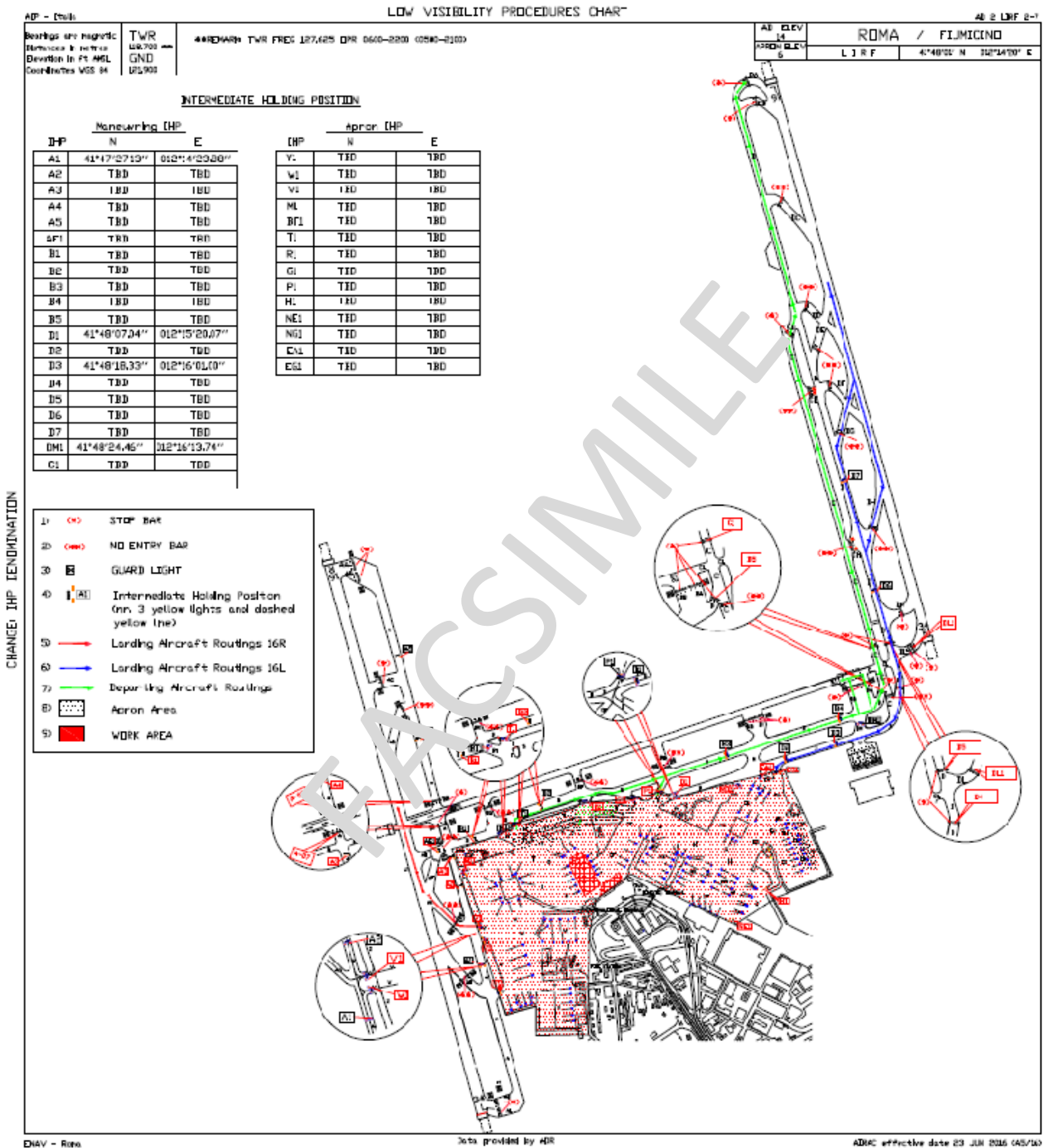
La versione corrente dell'allegato 1 è scaricabile in formato elettronico agli indirizzi:

- www.enav.it AIP-ITALIA

- <https://www.adr.it/bsn-manuale-di-aeroporto-fco>

DSNA – CA Fiumicino

Allegato 1 - LVP Chart



DSNA – CA Fiumicino

Allegato 2 - Settorizzazione dell'area di manovra ai fini della movimentazione a blocchi

Ai fini dell'applicazione della movimentazione a blocchi, in condizioni di visibilità 3, saranno utilizzate le posizioni di attesa pubblicate sulla LVP chart.