

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

<p>3) Procedure di uscita a) Procedure di salita iniziale: Vedere Tabella 24 b) Descrizione delle SID: Vedere Tabella 24</p> <p>4) Controllo delle velocità NIL</p>	<p>3) Exit procedures a) Initial climb procedures: See Table 24 b) SID description: See Table 24</p> <p>4) Speed control NIL</p>
<p>3 PROCEDURE RADAR</p> <p>3.1 Informazioni generali NIL</p> <p>3.2 Caratteristiche operative 1) Uso del radar nel Servizio di Controllo di Aerodromo NIL 2) Uso del radar per i movimenti di superficie (SMR) NIL</p> <p>3.3 Caratteristiche tecniche NIL</p> <p>3.4 Radar avaria NIL</p>	<p>RADAR PROCEDURES</p> <p>General information NIL</p> <p>Operational characteristics 1) Use of radar in Aerodrome Control Service NIL 2) Use of radar for surface movements (SMR) NIL</p> <p>Technical characteristics NIL</p> <p>Radar failure NIL</p>
<p>4 PROCEDURE PER I VOLI VFR</p> <p>4.1 Informazioni generali Vedere ENR 6.3-13</p> <p>4.2 Attività di circuito Vedere Tabella 22.1.3</p> <p>4.3 Arrivi NIL</p> <p>4.4 Partenze NIL</p> <p>4.5 Sorvoli NIL</p> <p>4.6 VFR Speciale NIL</p> <p>4.7 VFR notturno Vedere Tabella 22 item 1.2 punto 4</p> <p>4.8 Attività addestrativa NIL</p>	<p>PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS</p> <p>General information See ENR 6.3-13</p> <p>Circuit activity See Table 22.1.3</p> <p>Arrivals NIL</p> <p>Departures NIL</p> <p>Overflying NIL</p> <p>Special VFR NIL</p> <p>VFR/N See Table 22 item 1.2 point 4</p> <p>Training activity NIL</p>

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

<p>1 QUALIFICAZIONE EQUIPAGGI DI VOLO</p> <p>L'aeroporto di Reggio Calabria presenta caratteristiche orografiche, meteorologiche e operative che richiedono la qualificazione preventiva degli equipaggi. L'operatore che intende utilizzare l'aeroporto di Reggio Calabria deve qualificare il pilota in comando (PIC) in accordo ai requisiti di qualificazione contenuti nel Regolamento (UE) 965/2012, come modificato. Dal punto di vista del pilotaggio, in assenza di nubi di cenere vulcanica (rif. successivo punto 23.3), le peculiarità principali sono le seguenti:</p> <ol style="list-style-type: none"> l'atterraggio "in circling" per RWY 33 richiede l'uso di una traiettoria prescritta ("prescribed track") che porta all'allineamento con la pista ad un'altezza inferiore a 300 ft sopra l'elevazione di aeroporto (avvicinamento non stabilizzato); in condizioni di forte vento, il mantenimento della suddetta "prescribed track" potrebbe indurre angoli di inclinazione (angle of bank) accentuati; la particolare conformazione del terreno circostante e la presenza di avvallamento sulla pista 15/33 possono generare illusioni ottiche; decollo, riattaccata e "balked landing" dalla RWY 15 richiedono particolare attenzione per la presenza della collina a sud del campo. <p>In questo quadro, in funzione della natura delle operazioni, sono autorizzati ad operare da/per l'aeroporto di Reggio Calabria gli operatori che rispettano le seguenti condizioni:</p> <p>1) OPERAZIONI DI TRASPORTO PUBBLICO (CAT)</p> <p>Sono autorizzati gli operatori che soddisfano i seguenti requisiti:</p> <ol style="list-style-type: none"> siano approvati dalla Competente Autorità ad effettuare avvicinamenti non stabilizzati ai sensi della Parte CAT.OP.MPA.115; e abbiano classificato l'aeroporto come di "Categoria C" in accordo ai criteri definiti nella AMC 1 ORO.FC.105(b)(2); (c); e abbiano stabilito un programma di istruzione specifico per la qualificazione del PIC, comprendente un briefing a terra e la familiarizzazione in volo tramite ricognizione e/o addestramento con adeguato FSTD (NOTA 1); e 	<p>FLIGHT CREW QUALIFICATION</p> <p>Reggio Calabria airport presents specific orographical, meteorological and operational peculiarities requiring flight crews qualification. Operator intending to operate in Reggio Calabria airport shall qualify the Pilot in Command (PIC) in accordance with the qualification requirements of Regulation (UE) n. 965/2012 and further amendments. From a piloting perspective, in absence of volcanic ash cloud (ref. following point 23.3), the main peculiarities of the airport are:</p> <ol style="list-style-type: none"> RWY 33 landing after circling approach requires a prescribed track that leads to runway alignment at an height lower than 300 ft above aerodrome elevation (unstabilized approach); in strong winds, maintaining the prescribed track could induce high angles of bank; the orographical condition and the presence of a depression (down-up slope) on runway 15/33 could generate optical illusions; due to a hill located south of the airfield, take-off, go-around and balked landing from RWY 15 require particular caution. <p>Due to the above considerations, depending on the type of operations, Operators are authorized to operate from/to Reggio Calabria airport provided the following condition are satisfied:</p> <p>1) COMMERCIAL AIR TRANSPORT (CAT)</p> <p>Only operators who fulfill the following requirements are authorized to operate:</p> <ol style="list-style-type: none"> have obtained an approval by their Competent Authority to perform unstabilized approaches in accordance with Part CAT.OP.MPA.115; and have categorized Reggio Calabria airport as "Category C" in accordance with AMC 1 ORO.FC.105(b)(2); (c); and have established specific training programme for PIC qualification, including a briefing and a visit to the aerodrome as an observer and/or undertaking training instruction in a suitable FSTD (REMARK 1); and
---	--

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

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