

1 USO PREFERENZIALE DELLE PISTE

1) GENERALITA'

Le piste in uso per atterraggi e decolli saranno scelte dall'ATC, secondo un sistema preferenziale di piste. Tale sistema si basa sui seguenti principi:

- atterraggi e decolli avverranno su piste diverse
- per gli atterraggi sarà scelta, a preferenza, una pista assistita da ILS

Utilizzazione delle piste e criteri di selezione

1. Le piste verranno normalmente utilizzate come segue:
 - pista principale per i decolli pista 25
 - pista principale per gli atterraggi pista 16L/34R
2. Nelle fasi di sbilanciamento partenze le piste potranno essere utilizzate secondo il seguente criterio denominato "RWY operation mode D":

Per i decolli

 - Pista 25 per i traffici diretti sulle radiali 217 e 269 OST VOR
 - Pista 34L per i traffici diretti sulla radiale 290 OST VOR

Per gli atterraggi

 - Pista 34R

NOTA

Aeromobili in partenza che richiedono per il decollo una lunghezza maggiore di quella della pista 25, possono usare la pista 16R/34L con orario 0500-2200 (0400-2100) e la pista 16L/34R con orario 2200-0500 (2100-0400).

3. l'utilizzazione delle piste sarà decisa dall'ATC in funzione delle seguenti componenti di vento:
 - MAX 20 KT al traverso
 - MAX 10 KT di vento stabile e misurato in coda (provvedimento ENAC n° ENAC/UCEA/285/TRAF del 24 Maggio 2002)
4. Il sistema preferenziale di piste viene utilizzato purché:
 - non siano presenti limitazioni operative pregiudiziali sulle piste
 - le piste siano libere da acqua, melma o ghiaccio e l'azione frenante non sia inferiore a "media"
 - le traiettorie di decollo/atterraggio non siano interessate da significativi fenomeni meteorologici
5. Se la pista scelta dall'ATC non fosse ritenuta idonea alle operazioni desiderate, i piloti potranno richiedere l'autorizzazione ad usare un'altra pista; in tal caso l'aeromobile potrà essere soggetto a ritardi
6. Allo scopo di contenere i tempi di attesa al decollo e l'occupazione delle vie di rullaggio, sono istituiti i punti "A" e "B" che possono essere utilizzati per il decollo su richiesta dei piloti, o della TWR previo consenso dei piloti (vedere distanze dichiarate AOC tipo A)

2) RWY 16C/34C

La pista 16C/34C è di fatto identificata ed utilizzata come TWY 'D' (relativa Carta d'Aerodromo AGA 2-41.5)

In circostanze particolari (es. lavori di manutenzione sulla pista 16L/34R) tale TWY 'D' potrà essere riutilizzata come pista con le caratteristiche fisiche e di segnaletica riportate in AGA 2-41.1 e seguenti (relativa Carta d'Aerodromo AGA 2-41.5.1) con la contestuale chiusura della pista 16L/34R

Tale evento verrà preannunciato con specifico NOTAM normalmente emesso con almeno 48 ore di anticipo

Pertanto tutte le informazioni sulla pista 16C/34C e relativo utilizzo, contenute nelle sezioni dell' AIP-Italia (AGA, RAC, COM, MET, MAP) sono valide al momento dell'attivazione della configurazione preannunciata dal suddetto NOTAM

3) NORME PARTICOLARI

a) Decolli

Al fine di contenere l'inquinamento acustico, gli aeromobili descritti nel capitolo 2 dell'Annesso 16 ICAO, Volume 1, relativo alla Certificazione Acustica, devono decollare da pista 25 o da pista 16L/34R. Soltanto per motivi operativi di forza maggiore si potrà utilizzare la pista 16R/34L.

b) Atterraggi per pista 16L/34R

- I piloti debbono riportare "pista libera"
- i piloti che percorrono la via di rullaggio 'D' o 'C' debbono richiedere specifica autorizzazione in prossimità delle STOP-BARS, per attraversare il prolungamento testata pista 25
- i piloti che liberano la pista 34R utilizzando le uscite rapide 'DF' e 'DD' devono percorrere tali svincoli interamente, fino all'intersezione con la via di rullaggio 'D'
- inversione di spinta sopra la minima potenza non può essere usata sulla pista 16L/34R salvo che per motivi di sicurezza

c) Atterraggi per pista 16R

- Gli aeromobili in atterraggio per pista 16R debbono liberare la pista non prima del raccordo 'AD'
- REVERSE sopra la minima potenza non può essere usato sulla pista 16R salvo che per motivi di sicurezza

d) Decolli per pista 16R

- Gli aeromobili che decollano da pista 16R quando la pista 25 è in uso saranno istruiti dal controllore GND a rullare inizialmente per la posizione attesa 07 'A' e ad attendere fuori dalla pista 07/25
- Quando raggiunta la posizione di attesa 07 'A' i piloti saranno istruiti a contattare il controllore di Torre per ricevere l'appropriata autorizzazione all'attraversamento della pista 07/25
- Lo spegnimento della stop-bar rossa in aggiunta all'autorizzazione ATC indicherà che l'aeromobile potrà proseguire



1 RUNWAY PREFERENTIAL USE

1) GENERAL

Runway in use for take-off and landing will be selected by ATC, according to preferential runway system, based on the following principles:

- Different runways will be used for take-off and landing
- A runway provided with ILS will be preferred for landing

Runway use and criteria for runway selection

1. Runway will be normally used as follow:

- RWY 25 for take-off
- RWY 16L/34R for landing

2. During departures peak time runways could be used according to the following criteria called "RWY operation mode D":

RWYs for take off

- RWY 25 for traffics following RDL 217 and RDL 269 OST VOR
- RWY 34L for traffics following RDL 290 OST VOR

RWYs for landing

- RWY 34R

REMARK

Should departing aircraft require for take-off a runway longer than RWY 25, pilots may request RWY 16R/34L during HR 0500-2200 (0400-2100) and RWY 16L/34R during HR 2200-0500 (2100-0400)

3. Runway use, will be selected by ATC, according to the following wind components:

- MAX 20 KT cross wind component
- MAX 10 KT steady and measured tail wind component (CAA provision n° ECAC/UCEA/285/TRAF dated 24 May 2002)

4. The runway preferential system will be used as long as:

- Prejudicial operational limitations on the runways are not present
- Runways are clear of water, slush or ice and breaking action is not less than "medium"
- Departing and landing tracks are not affected by significant meteorological phenomena

5. When the runway selected by ATC is considered not suitable for the operation desired, pilots may request permission to use a different runway; in such case the aircraft may be subject to delay
6. In order to minimize delays and keep taxiways as clear as possible, intermediate take-off points "A" and "B" are established to be used on pilot's request, or assigned by TWR previous pilot's agreement (see declared distance AOC type A)

2) RWY 16C/34C

Former RWY 16C/34C is actually identified and used as TWY 'D' (relevant AD Chart AGA 2-41.5)

In special circumstances (e.g. RWY 16L/34R maintenance works) the above TWY 'D' might be used as RWY with physical characteristics, markings and signs as listed in AGA 2-41.1 (relevant AD Chart AGA 2-41.5.1) and following. Consequently RWY 16L/34R will be closed

This event will be announced with specific NOTAM normally issued at least 48 HR in advance

Therefore all information contained in AIP Italia (AGA, COM, RAC, MET, MAP) about RWY 16C/34C, are valid at the moment of activation of the configuration announced by NOTAM as mentioned above

3) PARTICULAR RULES

a) Take-off

Due to application of noise abatement new procedure, aircraft provided with Noise Certificate complying with requirements of Chapter 2, Volume 1, ICAO Annex 16, will take-off only from RWY 25 or RWY 16L/34R

RWY 16R/34L may be used only in case of technical or safety reasons.

b) Landing on RWY 16L/34R

- Pilots must report "runway vacated"
- Pilots using TWY 'D' or 'C' must request specific authorization approaching "stop bar", to cross the extension runway of runway head 25
- Pilots vacating RWY 34R through rapid exits 'DF' and 'DD', must run them up till intersecting TWY 'D'
- Reverse thrust above idle shall not be used on RWY 16L/34R unless required for safety reasons

c) Landing on RWY 16R

- Aircraft landing on runway 16R shall vacate it not before TWY intersection 'AD'
- Reverse thrust above idle shall not be used on runway 16R unless required for safety reasons
-

d) Take-off RWY 16R

- Aircraft departing from RWY 16R when RWY 25 in use, will be instructed from GND controller to taxi initially for holding position 07A and wait out of RWY 07/25
- When the holding position 07A is achieved, the pilot will be instructed to contact the TWR controller to receive the clearance to cross RWY 07/25
- The turning off the stop-bar red lights, plus ATC authorization means that aircraft can proceed



e) Atterraggi per pista 34L

- Gli aeromobili in atterraggio sulla pista 34L che non sono abili a liberare la pista al raccordo 'AC', a meno che non siano istruiti dall' ATC a liberare sulla pista 07/25 quando quest'ultima non è in uso, devono proseguire il rullaggio sulla pista e liberare sui raccordi 'AB' o 'AA'; inoltre, al fine di ridurre il tempo di occupazione di pista, devono mantenere una adeguata velocità
- I suddetti aeromobili dovranno, una volta riportato "pista libera", mantenere il contatto con il controllore di TWR e proseguire il rullaggio fino alla stop-bar prima della pista 07/25 dove riceveranno l'appropriata autorizzazione all'attraversamento della pista. L'autorizzazione ATC sarà accompagnata dallo spegnimento della stop-bar rossa. Una volta liberata la pista 07/25, il pilota dovrà mantenere la posizione sulla via di rullaggio 'A', prima del raccordo 'B', dove il contatto radio sarà trasferito al controllore GND per proseguire il rullaggio
- REVERSE sopra la minima potenza non può essere usato sulla pista 34L salvo che per motivi di sicurezza

f) Decolli per pista 34L

- La nuova posizione attesa AF3 per pista 34L è disponibile sulla TWY 'A'. Gli aeromobili devono fermarsi alla posizione AF3, se non diversamente istruiti dall'ATC

g) Atterraggi per pista 16C

- La pista 16C è abilitata ad operazioni di atterraggio di aeromobili fino alla classe 4E (B747/400)
- Per la pista 16C è operativa la procedura LAND AFTER alle stesse condizioni pubblicate in AIP - Italia RAC 4-2-2 per la pista 16L, inoltre la visibilità al suolo deve essere superiore a 5Km
- In regime LAND AFTER, gli aeromobili debbono mantenere, per quanto possibile, adeguata velocità in rullaggio allo scopo di occupare la pista per il tempo strettamente necessario
- Non è consentito l'uso degli svincoli 'CD', 'CE' e 'CH'
- La pista 16C deve considerarsi libera quando l'a/m atterrato ha oltrepassato la segnaletica ICAO di fine pista. Gli aeromobili dovranno proseguire sulla via di rullaggio 'D'

h) Decolli per pista 16C

- La pista 16C è abilitata ad operazioni di decollo di aeromobili fino alla classe 4E (B747/400)
- Gli aeromobili non in grado di decollare dai punti intermedi 'A' o 'B' della pista 16C, potranno effettuare il Back Track ed allinearsi usufruendo dell'apposita piazzola e della segnaletica ICAO all'uopo esistente
- Decolli non consentiti durante HR 0500-2200 (0400-2100)

i) Atterraggi pista 34C

- La pista 34C è abilitata ad operazioni di atterraggio per aeromobili fino alla classe 4E (B747/400)
- I piloti debbono considerare che non è disponibile alcuna uscita verso la via di rullaggio 'C' oltre il raccordo 'CD' (vedere punto B posto a 2340 M sulla carta ostacoli tipo A). Oltre tale punto la pista può essere utilizzata, per manovrare, solo per motivi di sicurezza, poiché occupandola, l'operatività aeroportuale verrebbe penalizzata. Nel caso in cui la suddetta configurazione non fosse ritenuta idonea dai piloti, l'ATC sarà avvisato appena possibile per il posizionamento per pista 34L
- Non è consentita la presenza contestuale di un aeromobile sulla pista 34C ed un aeromobile in rullaggio sulla TWY 'C' nel tratto compreso tra il 'CD' e l'incrocio del raccordo 'M' con le TWY 'D' o 'B'. (Rife Disp.ne DCA 6584/SAF 2.1)

j) Decolli pista 34C

- La pista 34C è abilitata ad operazioni di decollo di aeromobili fino alla classe 4E (B747/400)
- per il decollo 34C sono disponibili due punti attesa: il primo è sulla via di rullaggio 'D' tra il 'M' ed il 'CM' utilizzabile per le operazioni di decollo pista 34C e le operazioni di atterraggio; il secondo è sulla via di rullaggio 'C' tra 'CL' e 'CM' utilizzabile per le operazioni di decollo pista 34C

k) RWY 07/25

- La posizione attesa BA2 (lato destro) non è disponibile in caso di pista 25 in uso per gli atterraggi

Nota

I piloti che seguono la procedura ILS per pista 16R o pista 16L da CMP potrebbero essere colpiti occasionalmente da riflessi causati da una stazione di pannelli solari ubicata nel punto 42°02'32"N 12° 18' 25"E



e) Landing on RWY 34L

- Landing aircraft on RWY 34L that are not able to vacate the runway at TWY 'AC', if not authorised by ATC to vacate on RWY 07/25 when not in use, must continue taxiing on the runway and vacated at TWY "AB" or "AA". In addition, to reduce minimum runway occupancy pilots must maintain adequate speed
- The above mentioned aircraft after having reported "**runway vacated**", must maintain radio contact with TWR controller and continue taxiing till stop-bar before RWY 07/25 where it receive the clearance to cross the runway. ATC clearance will be followed by the turning-off of the stop-bar. When RWY 07/25 is vacated pilots must maintain the position on TWY 'A' before TWY 'B' and will be instructed to contact GND controller to continue taxiing
- Reverse thrust above idle shall not be used on runway 34L unless required for safety reasons

f) Take-off on RWY 34L

- New holding position RWY 34L AF3 is AVBL on TWY A. ACFT must hold short at AF3 position unless otherwise instructed by the ATC

g) Landing on RWY 16C

- RWY 16C is qualified for landing operations up to 4E aircraft classification (B747/400)
- LAND AFTER procedure can be applied also on runway 16C following same criteria published in AIP-Italia RAC 4-2-2 for RWY 16L, in addition flight visibility must be more than 5 KM
- Aircraft performing LAND AFTER procedure shall maintain adequate speed as far as practicable while taxiing to guarantee minimum occupancy
- Use of TWY intersections 'CD', 'CE' and 'CH' is not allowed
- RWY 16C must be considered cleared when landing traffic has crossed ICAO runway end signals. Aircraft shall proceed straight on along TWY 'D'

h) Take-off on RWY 16C

- RWY 16C is qualified for take-off up to 4E aircraft classification (B747/400)
- Aircraft unable to take off at A or B intermediate points, can perform back-track and line up on the appropriate bay marked with ICAO signals
- Take-off not allowed during HR 0500-2200 (0400-2100)

i) Landing on RWY 34C

- RWY 34C is qualified for landing operations up to 4E aircraft classification (B747/400)
- Pilots must be aware that no exit to TWY 'C' if available after intersection 'CD' (at 2340 M depicted as point 'B' on AOC type A). After this point is suitable for aircraft manoeuvring only for safety reasons as in such case runway occupancy will significantly affect airport operations. In case the above runway configuration does not meet pilots requirements, ATC must be advised as soon as possible for rerouting to RWY 34L
- It is not allowed the contemporaneous presence of an aircraft on RWY 34C and an aircraft taxiing on TWY 'C' in the segment between 'CD' and the crossing of intersection 'M' with TWY 'D' or 'B' (ref. DCA 6584/SAF 2.1)

j) Take-off RWY 34C

- RWY 34C is qualified for take-off up to 4E aircraft classification (B747/400)
- Two holding points for take-off RWY 34C are available: the first is on TWY 'D' between 'M' and 'CM' to be used for RWY 34C take-off and landing operations; the second is on TWY 'C' between 'CL' and 'CM' to be used for RWY 34C take-off operations

k) RWY 07/25

- Holding position RWY 25 BA2 (right side) is not AVBL in case of RWY 25 in use for landing

Remark

Due to mirrors for solar power station – PSN 42°02'32"N 12°18'25"E – pilots leaving CMP for ILS RWY 16L or for ILS RWY 16R, may occasionally experience sunbeam reflected upward

