

1 LICB		COMISO	
Indicatore di località Location indicator		Nome dell' Aeroporto Aerodrome name	

2 DATI AMMINISTRATIVI E GEOGRAFICI DELL'AEROPORTO	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
---	--

1	<b>Coordinate ARP</b> 36°59'45"N 014°36'32"E	<b>ARP coordinates</b> 36°59'45"N 014°36'32"E
2	<b>Direzione e distanza dalla città</b> 3 NM NW	<b>Direction and distance from city</b> 3 NM NW
3	<b>Elevazione/Temperatura di riferimento</b> 756 FT / 32.3 °C	<b>Elevation/Reference temperature</b> 756 FT / 32.3 °C
4	<b>Ondulazione del geoide</b> 138.4 FT	<b>Geoid undulation</b> 138.4 FT
5	<b>Variatione magnetica/Variatione annuale</b> 2° E (2010.0) / 4'E	<b>Magnetic variation/Annual change</b> 2° E (2010.0) / 4'E
6	<b>Autorità amministrativa aeroportuale</b> ENAC - DA Sicilia Orientale Aeroporto Fontanarossa 95121 via Fontanarossa, Catania tel: +39 095 340710 fax: +39 095 349544 e-mail: orientalesicilia.apt@enac.gov.it  <b>Esercente</b> SO.A.CO. S.p.A. Tel +39 0932 961467, Fax +39 0932 723984 <b>Autorità ATS</b> ENAV S.p.A. Comiso Tel: +39 0932 965267; fax: +39 0932 722556 E-mail: ci-comiso@enav.it	<b>Aerodrome administration authority</b> ENAC - DA Sicilia Orientale Aeroporto Fontanarossa 95121 via Fontanarossa, Catania tel: +39 095 340710 fax: +39 095 349544 e-mail: orientalesicilia.apt@enac.gov.it  <b>Aerodrome operator</b> SO.A.CO. S.p.A. Tel +39 0932 961467, Fax +39 0932 723984 <b>ATS authority</b> ENAV S.p.A. Comiso Tel: +39 0932 965267; fax: +39 0932 722556 E-mail: ci-comiso@enav.it
7	<b>Tipo di traffico consentito (IFR/VFR)</b> IFR/VFR	<b>Type of traffic permitted (IFR/VFR)</b> IFR/VFR
8	<b>Note</b> 1) Codice di riferimento Annesso 14 per infrastrutture di volo: 4C	<b>Remarks</b> 1) Ref code Annex 14 flight infrastructure: 4C

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

1	<b>Amministrazione aeroportuale</b> H24	<b>Aerodrome Administration</b> H24
2	<b>Dogana e immigrazione</b> 0600-2200 (0500-2100)	<b>Customs and immigration</b> 0600-2200 (0500-2100)
3	<b>Servizio sanitario</b> 0600-2200 (0500-2100)	<b>Health and sanitation</b> 0600-2200 (0500-2100)
4	<b>AIS Briefing Office</b> H24 ARO CBO ROMA	<b>AIS Briefing Office</b> H24 ARO CBO ROMA
5	<b>ARO</b> H24 ARO CBO ROMA	<b>ARO</b> H24 ARO CBO ROMA
6	<b>METEO Briefing Office</b> H24 ARO CBO ROMA	<b>METEO Briefing Office</b> H24 ARO CBO ROMA
7	<b>ATS</b> 0600-2200 (0500-2100)	<b>ATS</b> 0600-2200 (0500-2100)
8	<b>Rifornimento</b> 0600-2200 (0500-2100)  Nautilus Aviation S.p.A Tel: +39 3475635329	<b>Fuelling</b> 0600-2200 (0500-2100)  Nautilus Aviation S.p.A Tel: +39 3475635329
9	<b>Handling</b> 0600-2200 (0500-2100)  GH Catania S.r.l. Aeroporto di Comiso (RG)-Italy Tel: +39 0932961467 Fax: +39 09322722948 Cell: +39 3478880050 E-mail: pax.ciy@ghcatania.it SITA: CIYGHXH	<b>Handling</b> 0600-2200 (0500-2100)  GH Catania S.r.l. Aeroporto di Comiso (RG)-Italy Tel: +39 0932961467 Fax: +39 09322722948 Mob: +39 3478880050 E-mail: pax.ciy@ghcatania.it SITA: CIYGHXH
10	<b>Servizi di sicurezza</b> 0600-2200 (0500-2100)	<b>Security</b> 0600-2200 (0500-2100)
11	<b>De-icing</b> NIL	<b>De-icing</b> NIL
12	<b>Note</b> 1) Amministrazione aeroportuale: ENAC - DA Sicilia Orientale 2) ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1	<b>Remarks</b> 1) Aerodrome Administration: ENAC - DA Sicilia Orientale 2) ARO CBO ROMA: see GEN 3.1

4 SERVIZI DI SUPPORTO ED ATTREZZATURE		HANDLING SERVICES AND FACILITIES	
1	<b>Attrezzatura di carico e scarico merci</b> Trattore, barre, elevatori, nastri trasportatori, scale	<b>Cargo-handling facilities</b> Tractors, bars, elevators, conveyor belts, ladders	
2	<b>Tipi di carburante/Olio</b> JET A1 / NIL	<b>Fuel/Oil types</b> JET A1 / NIL	
3	<b>Capacità di rifornimento</b> Jet A1: 65000 litri	<b>Fuelling capacity</b> Jet A1: 65000 litres	
4	<b>Sistema de-icing</b> NIL	<b>De-icing facilities</b> NIL	
5	<b>Hangar per aeromobili in transito</b> NIL	<b>Hangar space for visiting aircraft</b> NIL	
6	<b>Servizio riparazioni per aeromobili in transito</b> NIL	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b> NIL	
7	<b>Note</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL	

5 SERVIZI PER I PASSEGGERI		PASSENGER FACILITIES	
1	<b>Alberghi</b> Nelle vicinanze dell'aeroporto a 1 km	<b>Hotels</b> Near the airport 1 km	
2	<b>Ristoranti</b> Nelle vicinanze dell'aeroporto	<b>Restaurants</b> Near the airport	
3	<b>Trasporti</b> Taxi-Autobus	<b>Transportation</b> Taxi-Buses	
4	<b>Servizio medico</b> Ambulanza, medico, infermiere/ autista; n. 2 defibrillatori; ospedale km 5.500	<b>Medical facilities</b> Ambulance, doctor, healthcare assistant/ driver; n. 2 defibrillators; hospital km 5.500	
5	<b>Banca e ufficio postale</b> In città - Bancomat Terminal Arrivi	<b>Bank and Post office</b> In town - ATM Arrival Terminal	
6	<b>Ufficio turistico</b> In aerostazione	<b>Tourist office</b> On Terminal	
7	<b>Note</b> Assistenza passeggeri con ridotta mobilità' (CE 1107/2006) messaggi PAL (Passenger Assistance List) e CAL (Change Assistance List) SITA: CTACCXH	<b>Remarks</b> Passengers assistance with reduced mobility (CE 1107/2006) Messages PAL (Passenger Assistance List) and CAL (Change Assistance List) SITA: CTACCXH	

6 SERVIZI ANTINCENDIO E DI SOCCORSO		RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES	
1	<b>Categoria servizio antincendio aeroportuale</b> CAT 7 ICAO	<b>Aerodrome category for fire fighting</b> CAT 7 ICAO	
2	<b>Equipaggiamento per il soccorso</b> B7	<b>Rescue equipment</b> B7	
3	<b>Rimozione aeromobili in difficoltà</b> Disponibilità su richiesta al Gestore Aeroportuale (Tel. +39 338 74 41 161)	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b> Available on request to the Aerodrome Operator (Tel. +39 338 74 41 161)	
4	<b>Note</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL	

7 DISPONIBILITA' STAGIONALE E SISTEMI DI PULITURA PISTE		SEASONAL AVAILABILITY AND CLEARING	
1	<b>Equipaggiamenti di pulitura</b> N.1 Spazzatrice	<b>Types of clearing equipment</b> N.1 Sweeper	
2	<b>Priorità</b> NIL	<b>Clearance priorities</b> NIL	
3	<b>Note</b> 1) Utilizzo di materiale per il trattamento della superficie dell'area di movimento: non applicabile. 2) Piste invernali appositamente preparate: non applicabile. 3) Il codice delle condizioni della pista (RWYCC) valutato in base alla matrice di valutazione delle condizioni della pista (RCAM) può essere solo declassato. 4) Rimozione neve: non applicabile. 5) Ai piloti viene chiesto di segnalare l'azione di frenata utilizzando le categorie ICAO (buono, da buono a medio, medio, da medio a scarso, scarso, inferiore a scarso) e il tipo di aeromobile.	<b>Remarks</b> 1) Use of material for movement area surface treatment: not applicable 2) Specially prepared winter runways: not applicable. 3) Runway condition code (RWYCC) assessed according to runway condition assessment matrix (RCAM) may be downgraded only. 4) Snow removal: not applicable. 5) Pilots are asked to report braking action using ICAO categories (good, good to medium, medium, medium to poor, poor, less than poor) and aircraft type.	

8 DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO ED ALLE PIAZZOLE PROVA		APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA	
1	<b>Superficie e resistenza dell'area di stazionamento</b> <b>Apron - Stands 1-7</b> Superficie: CONC 35100 m <sup>2</sup> Resistenza: PCN 100/R/B/W/T <b>General Aviation Area</b> Superficie: CONC 3260 m <sup>2</sup> Resistenza: NIL	<b>Apron surface and strength</b> <b>Apron - Stands 1-7</b> Surface: CONC 35100 m <sup>2</sup> Strength: PCN 100/R/B/W/T <b>General Aviation Area</b> Surface: CONC 3260 m <sup>2</sup> Strength: NIL	

<b>2</b>	<b>Larghezza, superficie e resistenza delle TWY</b> <b>A</b> Larghezza: 23 M Superficie: CONC Resistenza: PCN 100/R/B/W/T <b>B</b> Larghezza: 23 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 72/F/B/W/T <b>C</b> Larghezza: 23 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 72/F/B/W/T <b>D</b> Larghezza: 11 M Superficie: ASPH Resistenza: NIL <b>T</b> Larghezza: 23 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 72/F/B/W/T	<b>TWY width, surface and strength</b> <b>A</b> Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 100/R/B/W/T <b>B</b> Width: 23 M Surface: ASPH Strength: PCN 72/F/B/W/T <b>C</b> Width: 23 M Surface: ASPH Strength: PCN 72/F/B/W/T <b>D</b> Width: 11 M Surface: ASPH Strength: NIL <b>T</b> Width: 23 M Surface: ASPH Strength: PCN 72/F/B/W/T
<b>3</b>	<b>Localizzazione/Elevazione ACL</b> NIL	<b>ACL location/Elevation</b> NIL
<b>4</b>	<b>Punto di controllo VOR/INS</b> NIL / NIL	<b>VOR/INS checkpoints</b> NIL / NIL
<b>5</b>	<b>Note</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

<b>9</b>	<b>GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA E SISTEMI DI CONTROLLO E SEGNALAZIONE</b>	<b>SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS</b>
----------	---	--

<b>1</b>	<b>Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili</b> Vedere carte AD e APD in vigore	<b>Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands</b> See AD and APD charts in force
<b>2</b>	<b>Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY</b> Vedere carte AD e APD in vigore	<b>RWY and TWY markings and lights</b> See AD and APD charts in force
<b>3</b>	<b>Barre d'arresto</b> Vedere carte AD e APD in vigore	<b>Stop bars</b> See AD and APD charts in force
<b>4</b>	<b>Note</b> Follow-me disponibile su richiesta del vettore	<b>Remarks</b> Follow-me car available on request by aircraft operator

<b>10</b>	<b>OSTACOLI AEROPORTUALI</b>	<b>AERODROME OBSTACLES</b>
-----------	------------------------------	----------------------------

Nelle aree di avvicinamento e decollo In approach and take off areas			Nell'area di circuitazione e all'interno dell'aerodromo In circling area and at aerodrome		Note Remarks
1			2		3
RWY e Area interessata RWY and Area affected	Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Markings and Lights	Coordinate Coordinates	Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Marking and Lights	Coordinate Coordinates	
a	b	c	a	b	
Vedi AOC in vigore See AOC in force					

<b>11</b>	<b>INFORMAZIONI METEOROLOGICHE</b>	<b>METEOROLOGICAL INFORMATION</b>
-----------	------------------------------------	-----------------------------------

<b>1</b>	<b>Ufficio METEO associato</b> ITALY MFU	<b>Associated MET Office</b> ITALY MFU
<b>2</b>	<b>Orario di servizio</b> H24	<b>Hours of service</b> H24
<b>3</b>	<b>Ufficio responsabile preparazione TAF/Periodo di validità</b> ITALY MFU / 24HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Period of validity</b> ITALY MFU / 24HR
<b>4</b>	<b>Tipo di previsione per l'atterraggio/Intervallo di emissione</b> NIL / NIL	<b>Type of landing forecast/Interval of issuance</b> NIL / NIL
<b>5</b>	<b>Briefing e consultazione fornita</b> Briefing: ARO CBO ROMA, telefono Consultazione: ITALY MFU, telefono	<b>Briefing and consultation provided</b> Briefing: ARO CBO ROMA, telephone Consultation: ITALY MFU, telephone
<b>6</b>	<b>Documentazione di volo/Lingua usata</b> Carte - Testi in linguaggio chiaro abbreviato IT/EN	<b>Flight documentation/Language used</b> Charts - Abbreviated plain language texts IT/EN
<b>7</b>	<b>Carte e documentazione disponibili per consultazione</b> P, W, SWL	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> P, W, SWL
<b>8</b>	<b>Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione</b> Fax	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Fax
<b>9</b>	<b>Enti ATS destinatari delle informazioni</b> Comiso TWR, Catania APP	<b>ATS units provided with information</b> Comiso TWR, Catania APP

10	Informazioni climatologiche e informazioni supplementari	Climatological information and additional information
	1) ARO CBO ROMA: vedi GEN 3.1 2) ITALY MFU: vedi GEN 3.5 3) Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 5200ft e cumulonemi o cumuli torreggianti con base di qualsiasi altezza	1) ARO CBO ROMA: see GEN 3.1 2) ITALY MFU: see GEN 3.5 3) Clouds of operational significance: clouds with base height below 5200ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance

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

Designazione NR RWY Designation	QFU	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates --- Coordinate RWY END RWY END Coordinates --- Ondulazione Geoide THR THR Geoid Undulation	THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
05	048°	2538 x 45	PCN 72/F/B/W/T ASPH	36°59'18.98"N 014°35'52.97"E ----- 37°00'08.84"N 014°37'07.51"E ----- 137.9 FT	660.9 FT / 693 FT
23	228°	2538 x 45	PCN 72/F/B/W/T ASPH	37°00'08.84"N 014°37'07.51"E ----- 36°59'16.11"N 014°35'48.68"E ----- 138.4 FT	756.4 FT / 756 FT

Designazione NR RWY Designation	Pendenza di RWY-SWY Slope	Dimensioni SWY SWY dimension (M)	Dimensioni CWY CWY dimension (M)	Dimensioni strip strip dimension (M)	Dimensioni RESA RESA dimension (M)
1	7	8	9	10	11
05	Longitudinale: vedi AOC Trasversale: 1,25% Longitudinal: see AOC Trasversal: 1,25%	NIL	300 x 180	2658 x 300	240 x 150
23	Longitudinale: vedi AOC Trasversale: 1,25% Longitudinal: see AOC Trasversal: 1,25%	NIL	60 x 180	2658 x 300	240 x 150

Designazione NR RWY Designation	OFZ Obstacle free zone (OFZ)	Note Remarks
1	12	13
05	NIL	1) DTHR 138 m 2) Turn pad backtrack rullaggio con cautela, vedere AIP AD 2 LICB 1-1, tabella 23 "Informazioni Aggiuntive", paragrafo 2, numero di riferimento DAAD.LICB.001 e DAAD.LICB.002/turn pad back track taxiing with caution, check AIP AD 2 LICB 1-1, table 23 "Additional Information", item 2, reference number DAAD.LICB.001 and DAAD.LICB.002 3) Head Strength: PCN 100/R/B/W/T - Surface: CONC 4) Slope CWY RWY 05 1.6%
23	NIL	1) RESA: angolo destro dell'area di lunghezza inferiore a 240 m/right angle area length below 240 m 2) Head Strength: PCN 100/R/B/W/T - Surface: CONC

13	DISTANZE DICHIARATE	DECLARED DISTANCES
----	---------------------	--------------------

Designazione RWY RWY designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
05	2538	2838	2538	2400
23	2538	2598	2538	2538

14	LUCI DI AVVICINAMENTO E LUCI PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
----	------------------------------------	------------------------------

RWY ID	AVVICINAMENTO APPROACH			THR	VASIS	PAPI	MEHT (M)	TDZ
	Tipo Type	Lunghezza Length (M)	Intensità Intensity	Colore Colour				Lunghezza Length (M)
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5
05	CAT I	750	LIH	G	NIL	3° wing bars entrambi i lati/both sides	17.5	NIL

RWY ID	AVVICINAMENTO APPROACH			THR	VASIS	PAPI	MEHT (M)	TDZ
	Tipo Type	Lunghezza Length (M)	Intensità Intensity	Colore Colour				Lunghezza Length (M)
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5
23	SALS	420	LIH	G	NIL	3.5° wing bars entrambi i lati/both sides	17.0	NIL

RWY ID	ASSE CENTRALE PISTA RCL				BORDO PISTA RWY EDGE			
	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
05	1500	30	W	LIH	138	60	R	LIH
	600	30	W/R	LIH	1800	60	W	LIH
	300	30	R	LIH	600	60	Y	LIH
23	1638	30	W	LIH	1938	60	W	LIH
	600	30	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	30	R	LIH				

RWY ID	FINE PISTA RWY END	SWY		RTIL	CGL	Note Remarks
	Colore Colour	Lunghezza Length (M)	Colore Colour			
1	8	9.1	9.2	10	11	12
05	R	NIL	NIL	2	NIL	1) ALS con flashing sequenziali/ALS with sequential flashing
23	R	NIL	NIL	2	NIL	NIL

<b>15</b>	<b>ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA</b>	<b>OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY</b>
-----------	---	---

1	<b>Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari</b> Coordinate ABN: 36°59'57"N 014°36'31"E ABN: sulla TWR Caratteristiche: luci bianco-verde alternate IBN: NIL Orario: HN+/- 30	<b>ABN/IBN location, characteristics and hours of operation</b> ABN Coordinates: 36°59'57"N 014°36'31"E ABN: on the TWR Characteristics: white-green alternating lights IBN: NIL Hours: HN+/- 30
2	<b>Localizzazione LDI e luci</b> <b>Localizzazione anemometro e luci</b> LDI: NIL Anemometri: 1) 360 m dopo THR RWY 05, 152 m lato destro RCL 2) 35 m dopo THR RWY 23, 151 m lato sinistro RCL	<b>LDI location and lights</b> <b>Anemometer location and lights</b> LDI: NIL Anemometers: 1) 360 m after THR RWY 05, 152 m right side RCL 2) 35 m after THR RWY 23, 151 m left side RCL
3	<b>Illuminazione bordo e asse centrale TWY</b> Vedi carta AD in vigore	<b>TWY edge and centre line lighting</b> See AD chart in force
4	<b>Alimentatore secondario/Tempo di intervento</b> Disponibile/ 15"	<b>Secondary power supply/Switch over time</b> Available/ 15"
5	<b>Note</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

<b>16</b>	<b>AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI</b>	<b>HELICOPTERS LANDING AREA</b>
-----------	---------------------------------------	---------------------------------

1	<b>Posizione</b> NIL	<b>Position</b> NIL
2	<b>Elevazione</b> NIL	<b>Elevation</b> NIL
3	<b>Dimensioni, superficie, resistenza, segnaletica</b> NIL	<b>Dimensions, surface, strength, marking</b> NIL
4	<b>Orientamento</b> NIL	<b>Bearing</b> NIL
5	<b>Distanze dichiarate</b> NIL	<b>Declared distances</b> NIL
6	<b>Luci</b> NIL	<b>Lighting</b> NIL
7	<b>Note</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

17 SPAZIO AEREO ATS			ATS AIRSPACE		
Designatore e limiti laterali Designation and lateral limits	Limiti verticali Vertical limits	Classificazione dello spazio aereo Airspace classification	Nominativo dell'unità ATS Lingua ATS unit call sign Language	Altitudine di transizione Transition altitude	Note Remarks
1	2	3	4	5	6
Comiso ATZ Cerchio di raggio/Circle of radius 5.0 NM centrato su/centred on: 36°59'45"N 014°36'32"E	2000 FT AMSL	D	Comiso TWR EN / IT	7000 FT	1) WI Catania CTR

18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE ATS			ATS COMMUNICATION FACILITIES		
Servizio Service	Nominativo Call sign	Frequenza MHz Frequency MHz	Orario Operational hours	Note Remarks	
1	2	3	4	5	
Emergenza Emergency	NIL	121.500 MHz	0600-2200 (0500-2100)	NIL	
APP	Catania APP	119.250 MHz	H24	NIL	
APP	Catania Director	120.805 MHz	Vedi note/See remarks	1) Servizio disponibile a discrezione ATC/ Service available ATC discretion	
TWR	Comiso TWR	125.275 MHz	0600-2200 (0500-2100)	NIL	

19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATTERRAGGIO			RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS				
Tipo di radioassistenza Type of aid	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VOR/DME (2° E-2010.0)	COM	113.45 MHZ CH 81Y	VOR H24 DME H24	VOR 36°59'06.3"N 014°35'40.7"E DME 36°59'05.8"N 014°35'40.7"E	203 M AMSL	40 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 180°/290° MRA 5000 FT 290°/180° MRA 8000 FT	1) MAINT: primo WED di ogni mese/first WED each month: 0800-1000 (0700-0900)
ILS RWY 05 LOC CAT I (2° E-2010.0)	ICMS	108.95 MHZ	H24	37°00'16.3"N 014°37'18.7"E	NIL	limitazioni oltre/limitations beyond 17 NM MRA 3500 FT	1) Fascio posteriore non utilizzabile/back beam not usable
GP	-	329.15 MHZ	H24	36°59'21.3"N 014°36'04.3"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 15.00 M
MM	-	75.00 MHZ	H24	36°59'03.5"N 014°35'29.8"E	NIL	NIL	NIL

20 REGOLAMENTI DEL TRAFFICO LOCALE		LOCAL TRAFFIC REGULATIONS	
1	Uso preferenziale delle piste NIL	Runway preferential use NIL	
2	<b>Apron</b> Pianificazione ed assegnazione stand contattare SOACO HR 0600-2200 (0500-2100), e-mail: apron@aeroporto.comiso.eu mob: +393387441161 FREQ 131.425 MHz <b>Ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali</b> L'ordinato movimento degli aeromobili sul piazzale è assicurato in collaborazione tra ENAV S.p.A. e So.A.Co. S.p.A. in accordo alle disposizioni del Codice della Navigazione (Articolo 691bis e 705) con le seguenti modalità <b>1) Orario di Servizio</b> 0600-2200 (0500-2100) <b>2) Nominativo di chiamata e frequenza</b> Comiso TWR: 125.275 MHz (0600-2200; 0500-2100) <b>3) Area di applicazione</b> Piazzale Aviazione Commerciale <b>NOTE</b> <b>(1) vedi AIP AD2 LICB APDC</b> <b>(2) L' area Aviazione Generale è soggetta a regolamentazione speciale (vedere seguente punto 7)</b> <b>(3) L'area Aviazione Generale non è visibile direttamente dalla Torre di controllo</b> <b>4) Servizi forniti</b> a) Aeromobili in partenza: - istruzioni per il self- manoeuvring e/o push-back e/o il rullaggio	<b>Apron</b> Planning and stand assignment contact SOACO HR 0600-2200 (0500-2100), e-mail: apron@aeroporto.comiso.eu mob: +393387441161 FREQ 131.425 MHz <b>Orderly movement of aircraft on aprons</b> Orderly movement of aircraft on aprons is granted in cooperation with ENAV S.p.A. and So.A.Co. S.p.A. (Aerodrome Operator) according to the Italian Air Navigation Law Provision (Codice della Navigazione articolo 691bis and 705), with the following characteristics <b>1) Operational Hours</b> 0600-2200 (0500-2100) <b>2) Call sign and frequency</b> Comiso TWR: 125.275 MHz (0600-2200; 0500-2100) <b>3) Application area</b> Commercial Aviation Apron <b>REMARKS</b> <b>(1) See AIP AD2 LICB APDC</b> <b>(2) The General Aviation area is subject to special regulations (see following point 7)</b> <b>(3) The General Aviation area is not visible directly from the Control Tower</b> <b>4) Services Provided</b> a) Departing Aircraft: - self-manoeuvring and/or push-back and/or taxi instruction	

<p>b) Aeromobili in arrivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- istruzioni per il rullaggio</li> <li>- assegnazione parcheggi</li> </ul> <p>c) Follow-me:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'assistenza del follow me è assicurata ai piloti che ne fanno richiesta</li> <li>- l'assistenza del follow-me è obbligatoria per tutti gli aeromobili che effettuano operazioni con codice letterale superiore alla categoria dell'aeroporto</li> </ul> <p>d) Marshalling: il servizio di Marshalling è assicurato per tutti gli aeromobili in arrivo e in partenza da/per gli stand.</p> <p><b>NOTA</b> La separazione tra gli aeromobili in rullaggio e tra gli aeromobili in rullaggio e gli ostacoli è assicurata a vista dagli equipaggi di condotta. Nel caso di aeromobili trainati la separazione è assicurata dal responsabile dell'operazione di traino</p> <p><b>5) Limitazioni/regolamentazioni sul piazzale Principale</b> Aeromobili in partenza riceveranno l'autorizzazione allo start-up soltanto dopo la comunicazione "AIRCRAFT READY" da parte del esercente all'ATC.</p> <p><b>NOTA</b> Lo stato di "AIRCRAFT READY" significa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Operazioni di Handling completate</li> <li>- Porte e stive chiuse</li> <li>- Scale retratte o rimosse</li> <li>- Aircraft Safe Area è libera da persone, mezzi, equipaggiamenti e ostacoli ad eccezione delle attrezzature eventualmente indispensabili per la messa in moto dell'aeromobile (GPU, ASU per APU non operativa)</li> <li>- Marshalling presente ove necessario</li> <li>- È stata consegnata all'handler tutta la documentazione prevista</li> <li>- Rimorchio per il push-back connesso (nose-in stand), ove necessario</li> </ul> <p><b>6) Movimentazione degli aeromobili sui piazzali</b> Piazzale Aviazione Commerciale E' consentito un solo movimento e/o push-back alla volta.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Self-manoeuving: l'ingresso allo stand avviene dalla Apron TWY T; l'uscita dallo stand avviene attraverso la Apron TWY T</li> <li>- Push-back: prima di iniziare le operazioni, i piloti devono richiedere l'approvazione a Comiso TWR la quale instruirà al successivo rullaggio dopo aver ricevuto dal pilota la comunicazione di pronto al rullaggio.</li> </ul> <p><b>7) Piazzale a regolamentazione speciale</b> Area Aviazione Generale</p> <p>a) E' consentito un solo movimento per volta, gli aeromobili in arrivo via Apron TWY D hanno normalmente la precedenza su quelli in partenza.</p> <p>b) Il rullaggio fino alla posizione di parcheggio avviene attraverso l' Apron TWY T e D, superato l'IHP D1, i piloti procederanno al parcheggio e lo riporteranno alla TWR per consentire una eventuale successiva movimentazione.</p> <p>c) I piloti contatteranno la TWR quando pronti a muovere e saranno istruiti a riportare l'IHP D1 da dove saranno successivamente autorizzati a proseguire il rullaggio.</p> <p>d) La movimentazione degli aeromobili avviene, normalmente, in self manoeuvring e l'accensione e lo spegnimento dei motori sono a discrezione del pilota avendo cura di non arrecare danno a personale, mezzi, equipaggiamenti o altri aeromobili presenti nelle vicinanze seguendo anche le indicazioni fornite dal personale eventualmente presente.</p> <p>e) Non viene fornito l'ordinato movimento; la movimentazione del velivolo all'interno del piazzale e la relativa separazione da ostacoli, mezzi e persone avviene sotto la responsabilità del pilota.</p> <p>f) Elicotteri. Le Operazioni di rullaggio per gli Stand di pertinenza dovranno avvenire attraverso TWY C ed Apron TWY T. Le piazzole 6 e 7 ed eccezionalmente 1 sono destinate alle operazioni di aeromobili ad ala rotante.</p>	<p>b) Arriving aircraft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- taxi instructions</li> <li>- stand allocation</li> </ul> <p>c) Follow-me:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- follow-me assistance is assured to pilots who request it</li> <li>- follow-me assistance is mandatory to all aircraft operating with literal code greater than the airport Category</li> </ul> <p>d) Marshalling: the Marshalling service is guaranteed for all aircraft arriving and departing from / to the stands.</p> <p><b>REMARK</b> The separation between taxiing aircraft and between taxiing aircraft and obstacles is ensured visually by the flight crews. In the case of towed aircraft, separation is ensured by the tow operator</p> <p><b>5) Limitations and Regulations on the Main Apron</b> Departing aircraft will receive the start-up authorization only after the "AIRCRAFT READY" communication by the aerodrome operator to ATC.</p> <p><b>REMARK</b> "AIRCRAFT READY" status means:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handling Operations completed</li> <li>- Doors and holds closed</li> <li>- Stairs retracted or removed</li> <li>- Aircraft Safe Area is free of people, vehicles, equipment and obstacles with the exception of equipment that may be indispensable for the aircraft start-up (GPU, ASU for non-operational APU)</li> <li>- Marshalling present where necessary</li> <li>- All the required documentation has been delivered to the handler</li> <li>- Trailer for connected push-back (nose-in stand), where necessary</li> </ul> <p><b>6) Aircraft movement on aprons</b> Commercial Aviation Apron Only one movement and / or push-back is allowed at a time.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Self-manoeuving: entrance to the stand is from the Apron TWY T; the exit from the stand is via the Apron TWY T</li> <li>- Push-back: before starting operations, the pilots must request approval to Comiso TWR which will instruct to taxiing after the communication from the pilot ready to taxi has been received.</li> </ul> <p><b>7) Apron subject to special regulation</b> General Aviation Area</p> <p>a) Only one movement at a time is allowed, the aircraft arriving via Apron TWY D normally have precedence on those departing.</p> <p>b) Taxiing to the parking position is via the Apron TWY T and D, after the IHP D1, the pilots will proceed to the parking and will report it to the TWR to allow any subsequent movement.</p> <p>c) Pilots will contact the TWR when ready to taxi and will be instructed to report the IHP D1 where they will subsequently be authorized to continue taxiing.</p> <p>d) The movement of the aircraft is normally performed in self manoeuvring and the switching on and off of the engines are on pilot's discretion taking care not to cause damage to personnel, vehicles, equipment or other aircraft in the vicinity, also following the instructions provided by the staff possibly in place.</p> <p>e) The ordered movement is not provided; the movement of the aircraft inside the Apron and the relative separation from obstacles, vehicles and people takes place under pilot's responsibility.</p> <p>f) Helicopters. Taxi operations for the relevant Stands must take place through TWY C and Apron TWY T. Stands 6 and 7 and exceptionally 1 are intended for rotating wing aircraft operations.</p>
<p><b>3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio</b> Se non diversamente istruiti dalla TWR, dopo l'atterraggio gli ACFT devono liberare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RWY05: via TWY B-A</li> <li>- RWY23: via back-track TWY C</li> </ul>	<p><b>Special rules for taxiway use</b> Unless otherwise instructed by TWR, after landing ACFT shall vacate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RWY05: via TWY B-A</li> <li>- RWY23: via back-track TWY C</li> </ul>
<p><b>4 Procedure applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO)</b> Generalità</p>	<p><b>Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO)</b> General</p>

<p>Si applicano a partire da condizioni di visibilità che precludano al personale ATC la possibilità di esercitare a vista il controllo su tutta l'area di manovra o con valori di RVR al TDZ o al MID (quale delle due è inferiore) uguali o inferiori a 1200 m.</p> <p>In tali condizioni può essere applicata una riduzione della capacità aeroportuale a causa delle restrizioni alla movimentazione al suolo.</p> <p>Con valori di RVR inferiori a 400 m le operazioni al suolo sono sospese.</p> <p>L'accesso, la permanenza e la circolazione di persone e veicoli in area di manovra è limitata ai soli casi indispensabili all'attività dell'aeroporto e non procrastinabili, su autorizzazione rilasciata di volta in volta dalla Torre di Controllo.</p> <p><b>1) Criteri per l'attivazione delle LVP</b> Le procedure di bassa visibilità (LVP) non sono disponibili</p> <p><b>2) Utilizzo delle piste</b> Sono consentiti avvicinamenti ed atterraggi ILS in CAT I per pista 05</p> <p><b>3) Minime operative di aeroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RVR non inferiore a 550 m per atterraggi</li> <li>- RVR non inferiore a 800 m per decolli. A causa dell'indisponibilità dell'apparato di alimentazione di energia elettrica secondaria (ENAC RCEA CAP 6 para 10)</li> </ul> <p><b>4) Attività di addestramento</b> Non consentita. In caso di rapido decremento delle condizioni di visibilità l'attività addestrativa potrà essere sospesa anche a valori superiori.</p> <p><b>5) Movimentazione al suolo</b> In area di manovra non è consentita la movimentazione contemporanea di veicoli in presenza di un aeromobile in rullaggio, fatta eccezione per il follow-me richiesto dal pilota come ausilio al rullaggio. In area di movimento è consentita la movimentazione di un solo aeromobile per volta. La pista 05 è da considerarsi pista preferenziale per partenze ed arrivi. La TWY B non è utilizzabile.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Aeromobili in arrivo Salvo diversa istruzione ATC gli aeromobili per liberare la RWY 05 dovranno utilizzare il raccordo A</li> <li>b) Aeromobili in partenza Gli aeromobili per l'ingresso in RWY 05 dovranno utilizzare il raccordo C</li> <li>c) Follow-me, fornito in caso di necessità o su richiesta del pilota</li> <li>d) Obblighi di riporto A meno che diversamente istruiti, in condizioni di visibilità ridotta tutti i piloti devono riportare a Comiso: <ul style="list-style-type: none"> <li>- raggiunta la RHP/IHP</li> <li>- la pista libera</li> <li>- raggiunto lo stand assegnato.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>6) Contingencies</b> NIL</p> <p><b>7) Avaria radio in area di manovra</b> Vedi tabella 20.8</p>	<p>They are applied starting from conditions of visibility that preclude to the ATC personnel the possibility to exercise on sight the control over the entire maneuvering area or with RVR values to the TDZ or to the MID (which of the two is lower) equal to or less than 1200 m.</p> <p>Under these conditions a reduction in airport capacity may be applied due to restrictions on ground handling.</p> <p>With RVR values below 400 m, ground operations are suspended.</p> <p>The access, the stay and the circulation of people and vehicles in the maneuvering area is limited only to the cases which are indispensable for the activity of the airport and cannot be postponed, upon authorization issued from time to time by the Control Tower.</p> <p><b>1) Criteria for the activation of LVP</b> Low visibility procedures (LVP) are not available</p> <p><b>2) Use of the Runways</b> ILS in CAT I approaches for RWY 05 are allowed</p> <p><b>3) Aerodrome operating minima</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RVR not less than 550 m for landings</li> <li>- RVR not less than 800 m for take-offs. Due to the unavailability of the secondary power supply (ENAC RCEA CAP 6 para 10)</li> </ul> <p><b>4) Training activities</b> Not allowed. In the event of a rapid reduction in visibility conditions, the training activity may be suspended even at higher values.</p> <p><b>5) Ground Movement</b> In the manoeuvring area, simultaneous movement of vehicles in the presence of a taxiing aircraft is not permitted, with the exception of the follow me required by the pilot as an aid to taxiing. Only one aircraft can be moved at a time in a movement area.</p> <p>The RWY 05 is to be considered a preferential RWY for departures and arrivals. TWY B cannot be used.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Arriving Aircraft Unless otherwise specified ATC the aircraft to release the RWY 05 must use TWY A</li> <li>b) Departing Aircraft Aircraft, entering RWY 05, must use TWY C</li> <li>c) Follow-me, provided on pilot's request</li> <li>d) Mandatory Reports Unless otherwise instructed, under reduced visibility conditions all pilots must report to Comiso: <ul style="list-style-type: none"> <li>- reaching RHP/IHP</li> <li>- vacated RWY</li> <li>- reaching the allocated stand.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>6) Contingencies</b> NIL</p> <p><b>7) Radio failure in the manoeuvring area</b> See table 20.8</p>
<p><b>5 Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario</b> NIL</p>	<p><b>Special operational practice for minimum RWY occupancy</b> NIL</p>
<p><b>6 Restrizioni locali ai voli</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) Il traffico da/per Comiso AD potrà subire ritardi in presenza di attività di aeromobili a pilotaggio remoto. Verranno applicate procedure alternative su base tattica da Catania APP</li> <li>2) Il decollo per pista 05/23 non è consentito con RVR al di sotto di 800m a causa dell'impossibilità di rispondere ai requisiti della disposizione ENAC sull'alimentazione secondaria</li> <li>3) Allineamento per decollo RWY 05 ed atterraggio RWY 23: le operazioni di back-track saranno effettuate all'interno della RWY END 23</li> </ul>	<p><b>Local flight restrictions</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) Traffic to/from Comiso AD may be subject to delay in presence of unmanned aircraft activity. Contingency procedures will be applied on tactical basis by Catania APP</li> <li>2) Take-off RWY 05/23 not allowed with RVR less than 800m due to incapability of meeting the requirements for secondary power supply provision by Italian Civil Aviation Authority (ENAC)</li> <li>3) Line-up for take-off RWY 05 and landing RWY 23: back-track operations shall be performed within RWY END 23</li> </ul>
<p><b>7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale</b> NIL</p>	<p><b>Provisions for general aviation aircraft</b> NIL</p>
<p><b>8 Avaria radio sull'area di manovra</b> Ogni qualvolta un aeromobile che operi sull'area di manovra riscontri un'avaria delle comunicazioni, dovrà attenersi a quanto segue: <u>Aeromobili in partenza:</u> continuerà sul percorso di rullaggio assegnato fino a raggiungere la posizione corrispondente al limite dell'autorizzazione ricevuta, dove rimarrà in attesa del follow-me per ritornare al parcheggio <u>Aeromobili in arrivo:</u> devono liberare la pista ed attendere l'arrivo del follow-me per raggiungere il parcheggio.</p>	<p><b>Radio failure on manoeuvring area</b> Whenever an aircraft operating on the manoeuvring area detects a communication failure, it must comply as follows: <u>Departing aircraft:</u> It shall continue on the assigned taxiway until he reaches the position corresponding to the limit of the authorization received, where it will wait for the follow-me to return to the parking stand. <u>Arriving aircraft:</u> they shall vacate the runway and wait for the arrival of the follow-me to reach the parking stand.</p>

21 PROCEDURE ANTIRUMORE		NOISE ABATEMENT PROCEDURES	
1	<b>Generalità</b> NIL	General	NIL
2	<b>Uso delle piste</b> 1) <b>Partenze</b> NIL 2) <b>Arrivi</b> NIL 3) <b>Restrizioni notturne</b> NIL	<b>Use of RWY</b> 1) <b>Departures</b> NIL 2) <b>Arrivals</b> NIL 3) <b>Night restrictions</b> NIL	
3	<b>Restrizioni al suolo</b> 1) <b>Spinta inversa</b> NIL 2) <b>APU</b> NIL 3) <b>Prove motori</b> Le prove motori vengono effettuate sotto la responsabilità dell'esercente dell'aeromobile e sono da coordinare preventivamente tra l'esercente e l'APRON OFFICE SOACO. <b>Messa in moto al parcheggio</b> L'accensione dei motori al parcheggio (diversa dalla messa in moto ATC) non è consentita, ad eccezione degli aeromobili con APU non operativa e previa autorizzazione di APRON OFFICE SOACO	<b>Ground restrictions</b> 1) <b>Reverse</b> NIL 2) <b>APU</b> NIL 3) <b>Engine run ups</b> The engine run ups are performed under aircraft operator's responsibility and must be coordinated in advance by the operator with the APRON OFFICE SOACO. <b>Start up at the parking stand</b> The engine run ups in the parking stand (other than ATC starting up) is not allowed, except for aircraft with non-operational APU and prior APRON OFFICE SOACO Authorization	
4	<b>Attività addestrativa</b> NIL	<b>Training activity</b> NIL	

22 PROCEDURE DI VOLO		FLIGHT PROCEDURES	
1	<b>GENERALITA'</b> NIL	GENERAL	NIL
2	<b>PROCEDURE PER I VOLI IFR</b>	<b>PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS</b>	
2.1	<b>Informazioni generali</b> NIL	<b>General information</b> NIL	
2.2	<b>Arrivi</b> 1) <b>Procedure di entrata</b> NIL 2) <b>Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento</b> NIL 3) <b>Controllo delle velocità</b> NIL 4) <b>Procedure di radio-avaria</b> In caso di radio avaria la radioassistenza designata su cui iniziare la discesa per l'atterraggio è COM VOR	<b>Arrivals</b> 1) <b>Entry procedures</b> NIL 2) <b>Holding/approach/missed approach procedures</b> NIL 3) <b>Speed control</b> NIL 4) <b>Radio-failure</b> In the event of radio failure, the radio aid designated to descend for landing is COM VOR	
2.3	<b>Partenze</b> 1) <b>Informazioni generali</b> NIL 2) <b>Procedure per la messa in moto</b> NIL 3) <b>Procedure di uscita</b> NIL 4) <b>Controllo delle velocità</b> NIL	<b>Departures</b> 1) <b>General information</b> NIL 2) <b>Start-up procedures</b> NIL 3) <b>Exit procedures</b> NIL 4) <b>Speed control</b> NIL	
3	<b>PROCEDURE RADAR</b>	<b>RADAR PROCEDURES</b>	
3.1	<b>Informazioni generali</b> NIL	<b>General information</b> NIL	
3.2	<b>Caratteristiche operative</b> 1) <b>Uso del radar nel Servizio di Controllo di Aerodromo</b> NIL 2) <b>Uso del radar per i movimenti di superficie (SMR)</b> NIL	<b>Operational characteristics</b> 1) <b>Use of radar in Aerodrome Control Service</b> NIL 2) <b>Use of radar for surface movements (SMR)</b> NIL	
3.3	<b>Caratteristiche tecniche</b> NIL	<b>Technical characteristics</b> NIL	
3.4	<b>Radar avaria</b> NIL	<b>Radar failure</b> NIL	
4	<b>PROCEDURE PER I VOLI VFR</b>	<b>PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS</b>	
4.1	<b>Informazioni generali</b> NIL	<b>General information</b> NIL	
4.2	<b>Attività di circuito</b> Il circuito di traffico è a Nord del campo qualunque sia la pista in uso	<b>Circuit activity</b> Traffic circuit North of the field whatever the RWY in use	
4.3	<b>Arrivi</b> NIL	<b>Arrivals</b> NIL	
4.4	<b>Partenze</b> NIL	<b>Departures</b> NIL	
4.5	<b>Sorvoli</b> NIL	<b>Overflying</b> NIL	
4.6	<b>VFR Speciale</b> NIL	<b>Special VFR</b> NIL	

<b>4.7 VFR notturno</b> Il VFR Notturmo è consentito esclusivamente a: - aeromobili Militari nazionali ed Alleati - aeromobili appartenenti alle Forze di Polizia di Stato, dei VVF e della protezione Civile - voli HEMS	<b>VFR/N</b> VFR Night Flight is allowed only to: - national and allied military aircraft - aircraft belonging to the police, Fire Brigade, and Civil Defence - HEMS flights
<b>4.8 Attività addestrativa</b> NIL	<b>Training activity</b> NIL

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

<b>1 PROCEDURE CONTINGENCY PER LE OPERAZIONI DI VOLO IN PRESENZA DI NUBE DI CENERE VULCANICA (Riferimento Circolare ENAC GEN-04C)</b>  Allo scopo di prevenire gli effetti pregiudizievoli alla sicurezza delle operazioni degli aeromobili da e per Comiso sia in volo che a terra, derivanti dalla presenza della nube di cenere vulcanica che fuoriesce dall'Etna in fase eruttiva, è stata definita la settorizzazione dello spazio aereo afferente il CTR di Catania, di seguito riportata, e le procedure strumentali di volo disponibili in relazione al/ai settore/i chiuso/i alle operazioni di volo.  <b>NOTA</b> Data l'impossibilità di determinare l'altitudine, la direzione e la densità della nube di cenere vulcanica a causa delle condizioni meteorologiche, tutti i voli all'interno del CTR di Catania debbono essere condotti con la massima attenzione. Tutti gli equipaggi si adopereranno per evitare qualsiasi contatto con il suddetto fenomeno. Variazioni inaspettate di altitudine, direzione e densità della nube dovranno essere valutate con attenzione prendendo in considerazione i relativi SIGMET emessi.  1) SUDDIVISIONE DELLO SPAZIO AEREO Lo spazio all'interno del quale verranno effettuate le analisi dei fenomeni in questione ai fini della gestione flessibile dello spazio stesso e del traffico interessato è identificato dai limiti laterali e verticali del CTR di Catania e da settori di ampiezza non omogenea con origine nel punto di coordinate 37°44'55"N 015°00'02"E, come di seguito indicati (vedi anche ENR 2.1.2 CTR CATANIA):  SECTOR A1: 000°/029° SECTOR A2: 030°/077° SECTOR A3: 078°/099° SECTOR B1: 100°/119° SECTOR B2: 120°/149° SECTOR B3: 150°/179° SECTOR C1: 180°/209° SECTOR C1 BIS: 180°/209° 34 NM SECTOR C2: 210°/242° SECTOR C3: 243°/269° SECTOR D1: 270°/299° SECTOR D2: 300°/329° SECTOR D3: 330°/359°  (variazione magnetica di riferimento: 3°E/2020) 2) LIMITAZIONI OPERATIVE  In funzione dei settori interessati dalla nube, le STAR, SID e IAP sono disponibili come di seguito riportato (nel caso in cui due o più settori siano contemporaneamente interdetti alle operazioni di volo, si applicherà la soluzione più restrittiva): a) Nube nel SETTORE A1 Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding b) Nube nel SETTORE A2 Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding c) Nube nel SETTORE A3 Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding d) Nube nel SETTORE B1 Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding e) Nube nel SETTORE B2 Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding f) Nube nel SETTORE B3 STAR NOTRI 1T: sospesa IAP Nessuna conseguenza sulle procedure SID Nessuna conseguenza sulle procedure Holding usabili g) Nube nel SETTORE C1 STAR NOTRI 1T: sospesa IAP Nessuna conseguenza sulle procedure SID ROMSU 5A: sospesa Holding COM VOR al di sopra di FL120: sospesa	<b>FLIGHT CONTINGENCY PROCEDURES IN CASE OF VOLCANIC ASH CLOUD (Ref. ENAC provision GEN-04C)</b>  In order to prevent dangerous effects on the safety of operations of aircraft to/from Comiso aerodrome, both in flight and on the ground, due to the presence of volcanic ash cloud during the eruption of Etna, the airspace of Catania CTR has been divided in sectors, in order to specify instrument procedures available when a sector (or more than one) is/are interdicted for flight operations.  <b>REMARK</b> Due to the impossibility to determinate altitude direction and/or density of volcanic ash cloud due to variability of the meteorological conditions, all flights within Catania CTR must be conducted with maximum attention. All crew will use maximum caution in order to avoid any contact with mentioned phenomena. Unexpected variations as per direction altitude and/or density of the cloud should be carefully considered taking into account proper issued SIGMET.  1) DIVISION OF AIRSPACE To ensure a flexible management of the airspace concerned and of the relevant traffic, the airspace within which the volcanic phenomena will be analysed is defined by lateral and vertical limits of Catania CTR and by sectors (with extent not homogeneous) having origin on coordinates 37°44'55"N 015°00'02"E and identified as follows (see also ENR 2.1.2 CTR CATANIA):  SECTOR A1: 000°/029° SECTOR A2: 030°/077° SECTOR A3: 078°/099° SECTOR B1: 100°/119° SECTOR B2: 120°/149° SECTOR B3: 150°/179° SECTOR C1: 180°/209° SECTOR C1 BIS: 180°/209° 34 NM SECTOR C2: 210°/242° SECTOR C3: 243°/269° SECTOR D1: 270°/299° SECTOR D2: 300°/329° SECTOR D3: 330°/359°  (reference magnetic variation: 3°E/2020) 2) OPERATIONAL LIMITATIONS  Depending on sector/s affected, STAR, SID and IAP are available as below described (if two or more sectors are interdicted to flight operations, the most restrictive provision will be applied): a) Ash cloud in SECTOR A1 Procedures and holding normally available b) Ash cloud in SECTOR A2 Procedures and holding normally available c) Ash cloud in SECTOR A3 Procedures and holding normally available d) Ash cloud in SECTOR B1 Procedures and holding normally available e) Ash cloud in SECTOR B2 Procedures and holding normally available f) Ash cloud in SECTOR B3 STAR NOTRI 1T: suspended IAP Procedures normally available SID Procedures normally available Holding Available g) Ash cloud in SECTOR C1 STAR NOTRI 1T: suspended IAP Procedures normally available SID ROMSU 5A: suspended Holding COM VOR above FL120: suspended
--	--

<p>h) Nube nel SETTORE C1 BIS STAR Tutte le procedure sono sospese IAP Tutte le procedure sono sospese SID Tutte le procedure sono sospese Holding Non usabili</p> <p>i) Nube nel SETTORE C2 STAR Sospese ad eccezione della seguente: NOTRI 1T IAP Tutte le procedure sono sospese SID Sospese ad eccezione della seguente: ROMSU 5A Holding Usabili</p> <p>j) Nube nel SETTORE C3 STAR LIBRO 1T, ENEPA 1T: sospese IAP Nessuna conseguenza sulle procedure SID ENEPA 5A/5B: sospese Holding Usabili</p> <p>k) Nube nel SETTORE D1 Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding</p> <p>l) Nube nel SETTORE D2 Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding</p> <p>m) Nube nel SETTORE D3 Nessuna conseguenza sulle procedure e le holding</p> <p>3) TRAFFICO VFR Il traffico VFR non è consentito sia all'interno del/i settore/i interdetti/ i, sia nello spazio aereo sottostante i medesimi. Il restante traffico VFR, sia per motivi di sicurezza, sia a causa della presenza della nube di cenere vulcanica e alla conseguente particolare gestione del traffico IFR all'interno del CTR potrebbe subire delle limitazioni o ritardi.</p> <p>4) AIREP SPECIAL In presenza di attività vulcanica pre-eruttiva, eruzione vulcanica o nube di cenere vulcanica, gli equipaggi di condotta effettuano l'osservazione speciale comunicandone gli esiti mediante AIREP SPECIAL (rif. regolamento ENAC "Meteorologia per la Navigazione Aerea", Capitolo 5) all'ente ATS di competenza. Gli enti ATS possono chiedere al traffico aereo di propria competenza ulteriori informazioni relative ai venti, alla posizione e alla propagazione della nube di cenere vulcanica osservata. Nel comunicare il rapporto dei venti, la posizione dell'aeromobile deve essere data con riferimento alla radiale/distanza dal 'CTF' VOR/DME.</p> <p>5) RIPORTO POST-VOLO - MODELLO VAR (VOLCANIC ACTIVITY REPORT) All'arrivo in aeroporto, il rapporto completo dell'attività vulcanica osservata deve essere fatto utilizzando il modello VOLCANIC ACTIVITY REPORT - VAR (vedi AIP Italia - ENR 1.1). Il VAR deve essere consegnato, senza ritardi, all'ufficio meteorologico competente per l'aeroporto di atterraggio.</p>	<p>h) Ash cloud in SECTOR C1 BIS STAR All procedures suspended IAP All procedures suspended SID All procedures suspended Holding Not available</p> <p>i) Ash cloud in SECTOR C2 STAR Suspended except following: NOTRI 1T IAP All procedures suspended SID Suspended except following: ROMSU 5A Holding Available</p> <p>j) Ash cloud in SECTOR C3 STAR LIBRO 1T, ENEPA 1T: suspended IAP Procedures normally available SID ENEPA 5A/5B: suspended Holding Available</p> <p>k) Ash cloud in SECTOR D1 Procedures and holding normally available</p> <p>l) Ash cloud in SECTOR D2 Procedures and holding normally available</p> <p>m) Ash cloud in SECTOR D3 Procedures and holding normally available</p> <p>3) VFR TRAFFIC VFR traffic is not allowed both within interdicted sector/s and in the airspace underneath. Remaining VFR traffic, both for safety reasons due to presence of the volcanic ash cloud and for the consequent particular managing of IFR traffic within the CTR, may be subject to limitations or delays.</p> <p>4) AIREP SPECIAL Whenever pre-eruption volcanic activity or a volcanic eruption or volcanic ash cloud are either observed or encountered, pilot in command shall make a special observation and communicate it by means of AIREP SPECIAL (ref. ENAC provision "Meteorologia per la Navigazione Aerea", Chapter 5) to the appropriate ATS unit. ATS units may ask to air traffic involved further information regarding wind, position and spreading of ash cloud. When giving information about wind, position of the aircraft shall be referred to radial and distance from 'CTF' VOR/DME.</p> <p>5) POST-FLIGHT REPORTING - VAR MODEL (VOLCANIC ACTIVITY REPORT) On arrival of a flight at an aerodrome a report of volcanic activity observed shall be made using the VOLCANIC ACTIVITY REPORT form - VAR (see AIP Italia - ENR 1.1). VAR form has to be delivered, without delay, to the appropriate aerodrome meteorological office.</p>
---	--

<b>2</b>	<b>DOCUMENTI DI AZIONE E ACCETTAZIONE DELLA DEVIAZIONE (DAAD), CONDIZIONI SPECIALI (SC) E LIVELLI DI SICUREZZA EQUIVALENTE (ELOS)</b>	<b>DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENTS (DAAD), SPECIAL CONDITIONS (SC) AND EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY (ELOS)</b>
----------	---	--

Numero di riferimento	Descrizione	Reference number	Description
SC.LICB.001	<p>RWY 05/23, risultano non soddisfatti i seguenti punti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Punto (b)(1): pendenza media di pista 1.20 % a fronte del limite previsto del 1.00 %;</li> <li>- Punto (c)(1): pendenza longitudinale massima pari al 1.4 % a fronte del valore limite previsto pari al 1.25%</li> <li>- Punto (c)(1): pendenza del primo quarto di pista 1.03 a fronte del limite previsto dello 0.8 %;</li> <li>- Punto (c)(1): pendenza dell'ultimo quarto di pista 1.4 a fronte del limite previsto dello 0.8%;</li> </ul> <p>Rif: CS ADR-DSN.B.060 - Longitudinal Slopes of runways</p>	SC.LICB.001	<p>RWY 05/23, the following points are not satisfied:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Point (b)(1): average slope of 1.20% compared to the forecast limit of 1.00%;</li> <li>- Point (c)(1): maximum longitudinal slope 1.4% against the expected limit value of 1.25%</li> <li>- Point (c)(1): slope of the first quarter of RWY 1.03 against the forecast limit of 0.8%;</li> <li>- Point (c)(1): slope of the last quarter of RWY 1.4 against the expected limit of 0.8%;</li> </ul> <p>Rif: CS ADR-DSN.B.060 - Longitudinal Slopes of runways</p>
SC.LICB.002	<p>RWY 05</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Punto (e): pendenza in salita del terreno al di sotto dell'1.25 % a fronte del valore riscontrato per la clearway pari al 1.6%;</li> </ul> <p>Rif: CS ADR-DSN.B.195 - Clearways</p>	SC.LICB.002	<p>RWY 05:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Point (e): slope of the land below 1.25% compared to the value recorded for the clearway equal to 1.6%;</li> </ul> <p>Rif: CS ADR-DSN.B.195 - Clearways</p>
SC.LICB.003	<p>RWY 23</p> <p>La superficie di avvicinamento per via del territorio circostante ha una pendenza longitudinale pari al 3.3 % (1/30);</p> <p>Rif: CS-ADR-DSN.J.470 - Non-instrument runways</p>	SC.LICB.003	<p>RWY 23</p> <p>The approach surface due to the surrounding territory has a longitudinal slope equal to 3.3% (1/30);</p> <p>Rif: CS-ADR-DSN.J.470 - Non-instrument runways</p>

<b>SC.LICB.004</b>	RWY 23 La pendenza di avvicinamento per via del territorio nei settori posti a Nord-Ovest e Nord-Est dell'aeroporto, è stato utilizzato un settaggio dei PAPI a 3° 30';  Rif: CS-ADR-DSN.M.650 Approach slope and elevation setting of light units for PAPI and APAPI	<b>SC.LICB.004</b>	RWY 23 The approach slope due to the surrounding territory in the sectors located to the North-West and North-East of the airport, a setting of 3 ° 30' PAPI was used;  CS-ADR-DSN.M.650 Approach slope and elevation setting of light units for PAPI and APAPI
<b>SC.LICB.005</b>	RWY 23 L'angolo della superficie di protezione dei PAPI per pista 23 è funzione dell'angolo di settaggio dei PAPI che nel caso in specie è pari a 3° 30'.	<b>SC.LICB.005</b>	RWY 23 The angle of the protection surface of the PAPI for runway 23 is a function of the setting angle of the PAPI which in this case is equal to 3 ° 30'.
<b>DAAD.LICB.001</b>	La geometria del Turn Pad ha un angolo di 45° tra il bordo del Turn Pad ed il bordo della Runway e tra l'asse del Turn Pad e l'asse della Runway Rif. CS-ADR-DSN.B.095 - Runway Turn Pads Scadenza: Al primo rifacimento della pista di volo	<b>DAAD.LICB.001</b>	The geometry of the Turn Pad has a 45° angle between the edge of the Turn Pad and the edge of the Runway and between the axis of the Turn Pad and the axis of the Runway Rif. CS-ADR-DSN.B.095 - Runway Turn Pads Expires: at the first makeover of the runway
<b>DAAD.LICB.002</b>	La geometria del Turn Pad ha un angolo di 45° tra il bordo del Turn Pad ed il bordo della Runway e tra l'asse del Turn Pad e l'asse della Runway, pertanto il Marking riporta la stessa inclinazione del bordo della pavimentazione del Turn Pad pari a 45°. Rif. CS-ADR-DSN.B.095 - Runway Turn Pads Scadenza: Al primo rifacimento della pista di volo	<b>DAAD.LICB.002</b>	The geometry of the Turn Pad has a 45° angle between the edge of the Turn Pad and the edge of the Runway and between the axis of the Turn Pad and the axis of the Runway, the Marking shows the same inclination of the edge of the Turn Pad . Rif. CS-ADR-DSN.B.095 - Runway Turn Pads Expires: at the first makeover of the runway
<b>DAAD.LICB.006</b>	Il raccordo A, di categoria D, ha una larghezza definita pari a 23 m; tuttavia la parte pavimentata ha una larghezza che varia da circa 70 m a circa 90 m; le luci di bordo destro nella direzione di ingresso in RWY, risultano posizionate ad una distanza dall'asse TWY pari a 70 m circa (standard è al massimo 3 m). Per tale motivo si rende necessario l'adeguamento della loro posizione in modo da essere conformi al requisito in oggetto. CS-ADR-DSN.M.720 - Taxiway edge lights Scadenza: 31/12/2021	<b>DAAD.LICB.006</b>	Taxiway A is category D, defined width of 23 m; however the paved part has a width that varies from 70 m to 90 m; the edge light of the right side from taxiway to the runway, are positioned at a distance from the TWY center line of about 70 m (standard is max 3 m). For this reason it is necessary to adapt their position so as to comply with the technical requirement. CS-ADR-DSN.M.720 - Taxiway edge lights Expires: 31/12/2021

<b>24 CARTE RELATIVE ALL'AEROPORTO DI COMISO</b>	<b>CHARTS RELATED TO COMISO AERODROME</b>
--	---

Carte - Charts	Pagine - Pages
<b>Aerodrome Chart ICAO</b>	AD 2 LICB 2-1
<b>Hot Spot Map (Not for navigation)</b>	AD 2 LICB 2-3
<b>Aircraft Parking Docking Chart ICAO</b>	AD 2 LICB 2-5
<b>Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 05/23</b>	AD 2 LICB 3-1
<b>Standard Instrument Arrival Chart (STAR) VOR</b>	AD 2 LICB 4-1
<b>Visual Approach Chart (VAC) ICAO</b>	AD 2 LICB 5-1
<b>Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS RWY 05</b>	AD 2 LICB 5-3
<b>Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR-Z RWY 05</b>	AD 2 LICB 5-5
<b>Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR-Y RWY 05</b>	AD 2 LICB 5-7
<b>Standard Instrument Departure Chart (SID)</b>	AD 2 LICB 6-1
<b>Aerodrome Obstacle Chart - Type B ICAO</b>	Vedi/see GEN 3.2
<b>ATC Surveillance Minimum Altitude Chart ICAO</b>	NIL