

<p>2) La domanda per l'autorizzazione deve essere presentata all'ENAC tramite la Società di Gestione Aeroportuale AVDA S.p.A.</p> <p>3) La documentazione che contiene le specifiche relative alle procedure operative, alla familiarizzazione dei piloti, all'addestramento e alla qualificazione del comandante/pilota responsabile necessari per l'ottenimento delle previste autorizzazioni da parte dell'ENAC è disponibile, a richiesta, presso la Società di Gestione Aeroportuale AVDA S.p.A.</p> <p>4) Gli operatori di voli di Stato si attengono alle specifiche di cui al punto 3) esclusa l'autorizzazione da parte dell'ENAC.</p> <p><b>2.2 Arrivi</b></p> <p><b>1) Procedure di entrata</b> NIL</p> <p><b>2) Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento</b> NIL</p> <p><b>3) Controllo delle velocità</b> NIL</p> <p><b>4) Procedure di radio-avaria</b> NIL</p> <p><b>2.3 Partenze</b></p> <p><b>1) Informazioni generali</b> NIL</p> <p><b>2) Procedure per la messa in moto</b> NIL</p> <p><b>3) Procedure di uscita</b> NIL</p> <p><b>4) Controllo delle velocità</b> NIL</p>	<p>2) The request of authorization shall be forwarded to ENAC by means of the Aerodrome Operator AVDA S.p.A.</p> <p>3) Documentation containing the details referring to the operative procedures, familiarization, training and qualification of the pilot in command necessary to obtain the required ENAC authorization is available, on request, at the Aerodrome Operator AVDA S.p.A.</p> <p>4) Documentation of point 3) above is valid also for State flight operators with the exclusion of the authorization given by ENAC.</p> <p><b>Arrivals</b></p> <p><b>1) Entry procedures</b> NIL</p> <p><b>2) Holding/approach/missed approach procedures</b> NIL</p> <p><b>3) Speed control</b> NIL</p> <p><b>4) Radio-failure</b> NIL</p> <p><b>Departures</b></p> <p><b>1) General information</b> NIL</p> <p><b>2) Start-up procedures</b> NIL</p> <p><b>3) Exit procedures</b> NIL</p> <p><b>4) Speed control</b> NIL</p>
<p><b>3 PROCEDURE RADAR</b></p> <p><b>3.1 Informazioni generali</b> NIL</p> <p><b>3.2 Caratteristiche operative</b></p> <p><b>1) Uso del radar nel Servizio di Controllo di Aerodromo</b> NIL</p> <p><b>2) Uso del radar per i movimenti di superficie (SMR)</b> NIL</p> <p><b>3.3 Caratteristiche tecniche</b> NIL</p> <p><b>3.4 Radar avaria</b> NIL</p>	<p><b>RADAR PROCEDURES</b></p> <p><b>General information</b> NIL</p> <p><b>Operational characteristics</b></p> <p><b>1) Use of radar in Aerodrome Control Service</b> NIL</p> <p><b>2) Use of radar for surface movements (SMR)</b> NIL</p> <p><b>Technical characteristics</b> NIL</p> <p><b>Radar failure</b> NIL</p>
<p><b>4 PROCEDURE PER I VOLI VFR</b></p> <p><b>4.1 Informazioni generali</b> Tutto il traffico VFR, che intende interessare i sentieri della procedura di avvicinamento strumentale, deve stabilire contatto radio con il competente Ente ATS (FIC/ACC Milano, AFIU di Aosta) al fine di ottenere informazioni circa l'eventuale presenza di aeromobili che effettuano la procedura strumentale di avvicinamento e deve mantenersi a distanza dalla traiettoria di tali aeromobili con riferimento al percorso pubblicato della procedura, incluso il mancato avvicinamento.</p> <p><b>4.2 Attività di circuito</b> NIL</p> <p><b>4.3 Arrivi</b></p> <p><b>1) Traffico VFR in arrivo proveniente da EST:</b></p> <p>a) obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR identificato con il nominativo "IVREA". Per tale traffico IVREA deve essere considerato punto di riporto obbligatorio sulla frequenza di Milano FIC/ACC.</p> <p>b) obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR identificato con il nominativo "SCOPELLO" sulla frequenza di Milano FIC/ACC.</p> <p><b>2) Traffico VFR in arrivo proveniente da OVEST:</b></p> <p>a) obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR identificato con il nominativo "LA SALLE" sulla frequenza di Milano FIC/ACC oppure Aosta AFIU.</p> <p><b>3) Traffico VFR in arrivo proveniente da NORD:</b></p> <p>a) obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR, identificato con il nominativo "GRAN SAN BERNARDO", sulla frequenza di Milano FIC/ACC oppure Aosta AFIU.</p> <p><b>4) Traffico VFR in arrivo proveniente da NORD-EST:</b></p> <p>a) obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR, identificato con il nominativo "CERVINIA", sulla frequenza di Milano FIC/ACC oppure Aosta AFIU.</p> <p><b>4.4 Partenze</b></p> <p>1) Nessun decollo VFR è consentito da quando l'aeromobile in avvicinamento strumentale ha riportato:</p> <p>a) SVC NDB se l'aeromobile in avvicinamento è un bimotore</p> <p>b) D9 IAOS se l'aeromobile in avvicinamento è un monomotore</p> <p>sino ad atterraggio avvenuto oppure, nel caso venga effettuata la procedura di mancato avvicinamento/atterraggio, l'aeromobile non abbia superato IAOS ILS/DME in allontanamento dal campo.</p>	<p><b>PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS</b></p> <p><b>General information</b> All VFR traffic, intending to fly in the vicinity of the instrument approach procedure paths, shall establish radio contact with the appropriate ATS unit (Milano FIC/ACC, Aosta AFIU) in order to obtain information about the possible presence of aircraft performing the instrumental approach procedure and shall keep out of the way of such aircraft with reference to the published procedure path, including missed approach.</p> <p><b>Circuit activity</b> NIL</p> <p><b>Arrivals</b></p> <p><b>1) VFR traffic inbound from the EAST:</b></p> <p>a) mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "IVREA". For that traffic IVREA shall be considered as a mandatory reporting point on Milano FIC/ACC radio frequency.</p> <p>b) mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "SCOPELLO" on Milano FIC/ACC radio frequency.</p> <p><b>2) VFR traffic inbound from the WEST:</b></p> <p>a) mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "LA SALLE", on Milano FIC/ACC or Aosta AFIU radio frequency.</p> <p><b>3) VFR traffic inbound from the NORTH:</b></p> <p>a) mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "GRAN SAN BERNARDO", on Milano FIC/ACC or Aosta AFIU radio frequency.</p> <p><b>4) VFR traffic inbound from the NORTH-EAST:</b></p> <p>a) mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "CERVINIA", on Milano FIC/ACC or Aosta AFIU radio frequency.</p> <p><b>Departures</b></p> <p>1) No VFR departure is allowed once the aircraft performing the instrument approach has reported:</p> <p>a) SVC NDB if the approaching aircraft is a twin-engine</p> <p>b) D9 IAOS if the approaching aircraft is a single-engine</p> <p>until landing has been completed or, in case missed approach/landing procedure is performed, the aircraft is over IAOS ILS/DME outbound the airfield.</p>

<p>2) Per il solo traffico di elicotteri degli operatori di base, le partenze sono consentite anche quando la procedura di avvicinamento strumentale è attiva, in accordo alle seguenti specifiche di conduzione del volo:</p> <p>a) Traffico diretto ad EST: Mantiene lato SUD della valle (destra orografica) senza interferire con i percorsi della procedura strumentale.</p> <p>b) Traffico diretto ad OVEST: Mantiene lato NORD della valle (sinistra orografica) senza interferire con i sentieri della procedura strumentale.</p> <p>Allo scopo di fornire il Servizio Informazioni Volo, l'eventuale intenzione di seguire percorsi di allontanamento in volo diversi da quelli sopra riportati dovrà essere preventivamente comunicata via radio all'AFIU di Aosta.</p> <p>3) Quando la procedura di avvicinamento strumentale è attiva, al fine di evitare l'interessamento della striscia di sicurezza della pista da parte di altri aeromobili, la sola posizione attesa pista utilizzabile è la Posizione d'Attesa E (vedere AD 2 LIMW 2-1).</p>	<p>2) Only for helicopter traffic of home based operators, departures are allowed also when the instrument approach procedure is active, in compliance with the following flight specifications:</p> <p>a) EASTBOUND traffic: Maintain SOUTH side of the valley (orographic right side) without interfering with the instrument procedure paths.</p> <p>b) WESTBOUND traffic: Maintain NORTH side of the valley (orographic left side) without interfering with the instrument procedure paths.</p> <p>In order to provide Flight Information Service, the possible intention to follow an outbound flight path other than the above specified ones, shall be communicated in advance by radio to Aosta AFIU.</p> <p>3) When the instrument approach procedure is active, in order to keep other aircraft clear of the runway strip, the only usable runway holding position is the Holding Position E (see AD 2 LIMW 2-1).</p>
<p><b>4.5 Sorvoli</b></p> <p><b>1) Traffico VFR in sorvolo proveniente da EST:</b></p> <p>a) obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR, identificato con il nominativo "IVREA" sulla frequenza di Milano FIC/ACC. Per tale traffico IVREA deve essere considerato punto di riporto obbligatorio sulla frequenza di Milano FIC/ACC.</p> <p>b) obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR identificato con il nominativo "SCOPELLO" sulla frequenza di Milano FIC/ACC.</p> <p><b>2) Traffico VFR in sorvolo proveniente da OVEST:</b></p> <p>a) obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR, identificato con il nominativo "LA SALLE", sulla frequenza di Milano FIC/ACC oppure Aosta AFIU.</p> <p><b>3) Traffico VFR in sorvolo proveniente da NORD:</b></p> <p>a) obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR, identificato con il nominativo "GRAN SAN BERBARDO", sulla frequenza di Milano FIC/ACC oppure Aosta AFIU.</p> <p><b>4) Traffico VFR in transito proveniente da NORD EST:</b></p> <p>a) obbligo di contatto radio oltre il punto di riporto VFR, identificato con il nominativo "CERVINIA", sulla frequenza di Milano FIC/ACC oppure Aosta AFIU.</p> <p><u>L'eventuale traffico originante all'interno della zona definita dai punti di riporto sopra indicati deve stabilire al più presto il contatto radio con Milano FIC o Aosta AFIU.</u></p>	<p><b>Overflying</b></p> <p><b>1) Overflying VFR traffic coming from the EAST:</b></p> <p>a) mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "IVREA" on Milano FIC/ACC radio frequency. For that traffic IVREA shall be considered as a mandatory reporting point on Milano FIC/ACC radio frequency.</p> <p>b) mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "SCOPELLO" on Milano FIC/ACC radio frequency.</p> <p><b>2) Overflying VFR traffic coming from the WEST:</b></p> <p>a) mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "LA SALLE", on Milano FIC/ACC or Aosta AFIU radio frequency.</p> <p><b>3) Overflying VFR traffic coming from the NORTH:</b></p> <p>a) mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "GRAN SAN BERNARDO", on Milano FIC/ACC or Aosta AFIU radio frequency.</p> <p><b>4) Overflying VFR traffic coming from the NORTH-EAST:</b></p> <p>a) mandatory radio contact beyond the VFR reporting point identified as "CERVINIA", on Milano FIC/ACC or Aosta AFIU radio frequency.</p> <p><u>Any traffic departing from the area defined by the above mentioned VRP, shall establish radio contact with Milano FIC or Aosta AFIU, as soon as possible.</u></p>
<p><b>4.6 VFR Speciale</b> NIL</p> <p><b>4.7 VFR notturno</b> Solo traffico di elicotteri autorizzato dal gestore aeroportuale AVDA S.p.A.</p> <p><b>4.8 Attività addestrativa</b> Per l'utilizzo della procedura in volo strumentale a scopo didattico è richiesto preavviso di almeno 12HR alla Società di Gestione AVDA S.p.A.</p>	<p><b>Special VFR</b> NIL</p> <p><b>VFR/N</b> Only helicopter traffic, authorized by the aerodrome operator AVDA S.p.A.</p> <p><b>Training activity</b> The intended use of the instrument approach procedure for training purposes shall be notified to the aerodrome operator AVDA S.p.A. at least 12HR in advance.</p>

23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE	ADDITIONAL INFORMATION
<p>DISPOSIZIONI PER L'UTILIZZO DELL'AREA ATTERRAGGIO ELICOTTERI</p> <p>1) HJ±30: il traffico ad ala rotante deve effettuare l'avvicinamento utilizzando la RWY 09/27 e non la piazzola elicotteri (Aiming Point)</p> <p>2) HN: in presenza di traffico ad ala rotante che effettua l'avvicinamento lungo il sentiero descritto dall'impianto H-PAPI asservito all'Aiming Point, viene considerata quale posizione attesa di riferimento per eventuale altro traffico quella ubicata sul raccordo E</p>	<p>PROVISIONS FOR THE USE OF HELICOPTER LANDING AREA</p> <p>1) HJ±30: rotary wing aircraft shall perform approach operations using RWY 09/27 instead of using the helicopter landing area (Aiming Point)</p> <p>2) HN: in case of rotary wing aircraft approaching along the path as described by the H-PAPI serving the Aiming Point, any other traffic shall use as holding position the one located on TWY E</p>

24 CARTE RELATIVE ALL'AEROPORTO DI AOSTA	CHARTS RELATED TO AOSTA AERODROME
<p>Carte - Charts</p> <p><b>Aerodrome Chart</b></p> <p><b>Aerodrome Chart Helicopter Landing Area</b></p> <p><b>Aerodrome Obstacle Chart - Type A RWY 09/27</b></p> <p><b>Standard Instrument Arrival Chart (STAR)</b></p> <p><b>Visual Approach Chart (VAC)</b></p> <p><b>Instrument Approach Chart (IAC) IGS (NPA) RWY 27 CAT A/B</b></p> <p><b>Aerodrome Obstacle Chart - Type B</b></p>	<p>Pagine - Pages</p> <p>AD 2 LIMW 2-1</p> <p>AD 2 LIMW 2-3</p> <p>AD 2 LIMW 3-1</p> <p>AD 2 LIMW 4-1</p> <p>AD 2 LIMW 5-1</p> <p>AD 2 LIMW 5-3</p> <p>Vedi/See GEN 3.2</p>