



**18-20 LUGLIO 2025**  
**Aeroporto di Piacenza-San Damiano**

## **IN-FLIGHT GUIDE**

Questa guida contiene informazioni di “Sicurezza del Volo”, è importante leggere attentamente tutti i punti affinché Fly & Fun sia una grande festa per piloti ed appassionati.

### **Cosa devi sapere per arrivare in volo a Fly & Fun**

- L'arrivo in volo è subordinato alla registrazione online alla seguente pagina:  
<https://www.flynfun.it/registrazione/>
- Durante la manifestazione si prevede intenso traffico VFR.
- Le informazioni agli equipaggi saranno fornite da un servizio biga, non vengono rilasciate autorizzazioni, ma solo informazioni.
- La frequenza deve essere tenuta libera per eventuali chiamate di emergenza, evitare chiamate radio non necessarie.
- La separazione dai traffici e dagli ostacoli è a totale responsabilità dell'equipaggio.
- Per giungere in volo a Fly & Fun è necessario:
  - ✓ Essere in possesso di una licenza o attestato di volo e visita medica in corso di validità.
  - ✓ Essere in possesso dei documenti e dell'assicurazione relativa al proprio velivolo.
  - ✓ Essere in grado di mantenere la separazione dagli altri aerei in volo.
  - ✓ Avere a bordo una radio aeronautica con portata di almeno 7 nm ed essere in grado di effettuare chiamate radio secondo gli standard e secondo quanto descritto in questo documento.
  - ✓ Essere in grado di effettuare un breakout/riattaccata e rientro in circuito.
  - ✓ Avere a bordo il necessario per ancorare l'aereo in caso di vento forte o overnight.
- L'attività di volo della giornata sarà così suddivisa:
  - o Mattina: SOLO ARRIVI
  - o Ore centrali: VOLI DEMO
  - o Sera: SOLO PARTENZE

## **ATTENZIONE:**

A Piacenza c'è una sola pista la 12-30!!!

La striscia di asfalto parallela alla pista è una via di rullaggio che sarà usata per il parcheggio dei velivoli. Effettuare un avvicinamento-atterraggio sulla via di rullaggio parallela significa rischiare di causare un incidente catastrofico.



## **ARRIVI**

Per l'occasione sarà attivata l'ATZ dell'aeroporto di Piacenza LIMS.

Gli avvicinamenti all'aeroporto di Piacenza durante il Fly & Fun saranno effettuati con avvicinamento diretto (NON sottovento/base) seguendo le procedure elencate di seguito per la pista 30 o 12.

I gate di ingresso saranno:

- Echo 1 per pista 30
- Whiskey 1 per pista 12

La pista preferenziale per i decolli e gli atterraggi sarà la 30, salvo condizioni di vento sfavorevoli.

Gli equipaggi saranno informati con anticipo sulla pista in uso attraverso i canali di comunicazione ed in frequenza dalla biga.

Pista 30

- E1 posto a 9 km / 5 nm dal finale 30, coordinate 44° 52' 04" N 9° 50' 28" E
- E2 posto a 3 km / 1,6 nm dal finale 30, coordinate 44° 53' 42" N 9° 46' 12" E

Pista 12

- W1 posto a 10 km / 5,4 nm dal finale 12, coordinate 44° 57' 49" N 9° 35' 51" E
- W2 posto a 3 km / 1,6 nm dal finale 12, coordinate 44° 56' 2" N 9° 40' 24" E



Al fine di evitare indesiderabili situazioni di “sorpasso” dovute a differenti velocità di avvicinamento, sono state istituite tre slot di arrivo da prenotare in fase di registrazione online.

Gli slot sono ordinati dai velivoli più veloci ai più lenti:

|                               |               |                 |                            |
|-------------------------------|---------------|-----------------|----------------------------|
| Dalle 8:00 alle 9:00 locali   | $\geq 75$ Kts | $\geq 140$ km/h | Es. Cirrus, SF260, Bonanza |
| Dalle 9:00 alle 12:00 locali  | $\sim 65$ Kts | $\sim 120$ km/h | Es. P92, Pioneer 300, C152 |
| Dalle 12:00 alle 13:00 locali | $\leq 40$ Kts | $\leq 75$ km/h  | Es. Delta, Autogiri, Stol  |

I piloti in arrivo potranno valutare di atterrare inizialmente in un aeroporto o aviosuperficie prossima all’aeroporto di Piacenza e quindi ridecollare per rispettare il proprio slot di arrivo a LIMS.

È consigliabile comunque avere un aeroporto o aviosuperficie alternata dove dirigere in caso di temporanea indisponibilità dell’aeroporto di Piacenza.

È preferibile utilizzare per gli atterraggi i primi 1.000 m di pista, i successivi 1.500 m saranno utilizzati per il rullaggio fino al raccordo C.



## Avvicinamento Pista 30







Essendo i punti al suolo E1 ed E2 poco riconoscibili è possibile prendere come riferimento Castell'Arquato come punto di allineamento per pista 30

I velivoli dovranno raggiungere il punto E1 a 1.500 piedi QNH ed alla velocità di avvicinamento per la loro categoria come previsto dalla tabella degli slot orari.

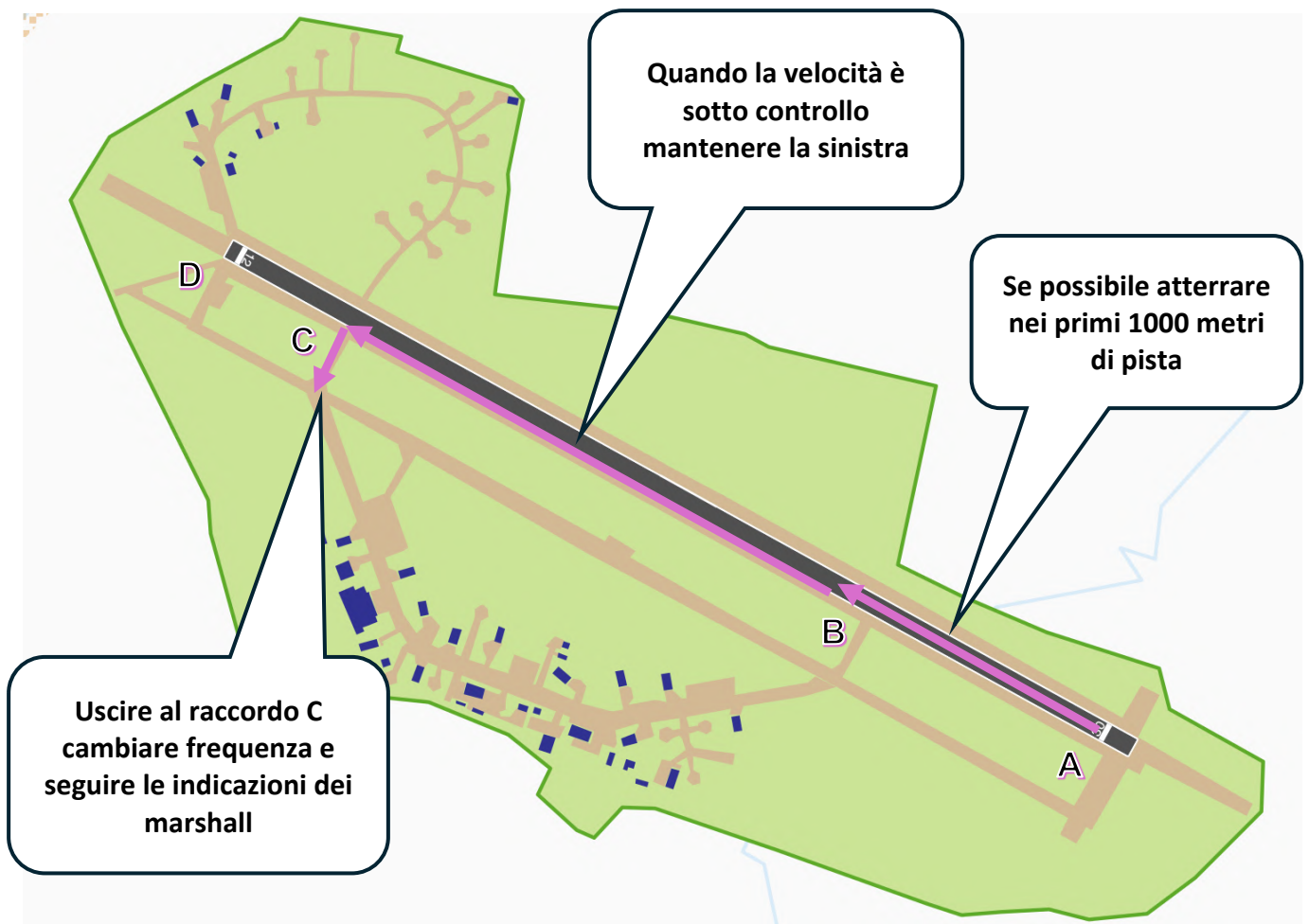
**Nella fase di avvicinamento prestare attenzione a eventuali traffici convergenti.**

Sorvolando il punto E1 effettuare la chiamata radio: *Piacenza, I-XXXX su ECHO 1.*

Procedere su E2 mantenendo 1.500 piedi QNH e la velocità dello slot. **Prestare massima attenzione a eventuali altri traffici che precedono.**

Sorvolando il punto E2 effettuare la chiamata radio: *Piacenza, I-XXXX su ECHO 2.*

Lasciando il punto E2 iniziare la discesa pianificando di atterrare entro i primi 1.000 m di pista. Una volta al suolo e a velocità controllata, portarsi a sinistra della pista e continuare il rullaggio fino al raccordo C.



Liberare a sinistra al raccordo C e cambiare sulla **frequenza ground**, **non effettuare nessuna chiamata radio**, mantenere l'ascolto e seguire le indicazioni dei marshall che vi instruiranno al parcheggio.

L'area di parcheggio sarà sulla via di rullaggio parallela alla pista.

I marshall vi diranno quando spegnere il motore.

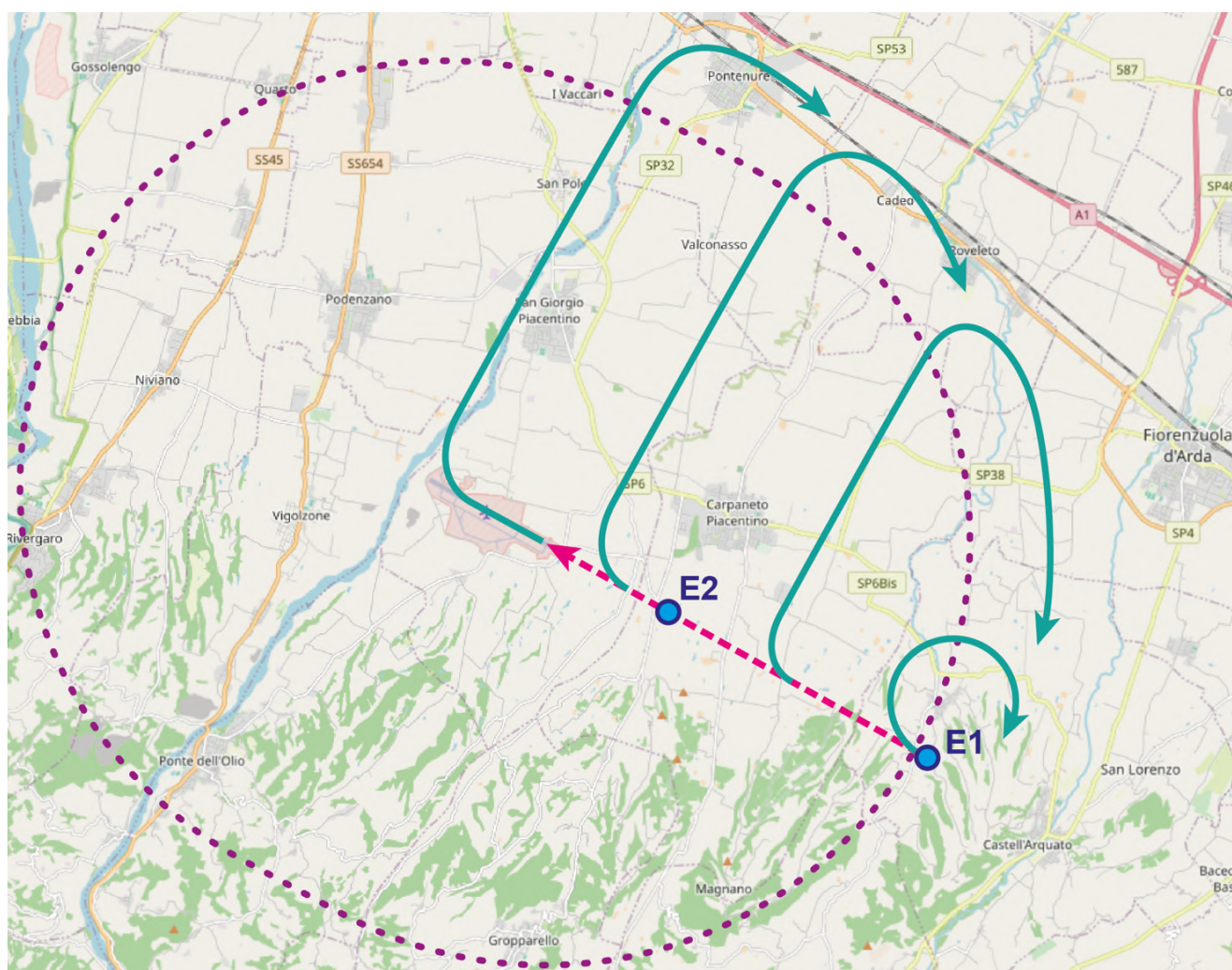
Una volta al parcheggio, attendere l'arrivo della navetta che vi porterà al desk di registrazione.



## Mancato avvicinamento pista 30

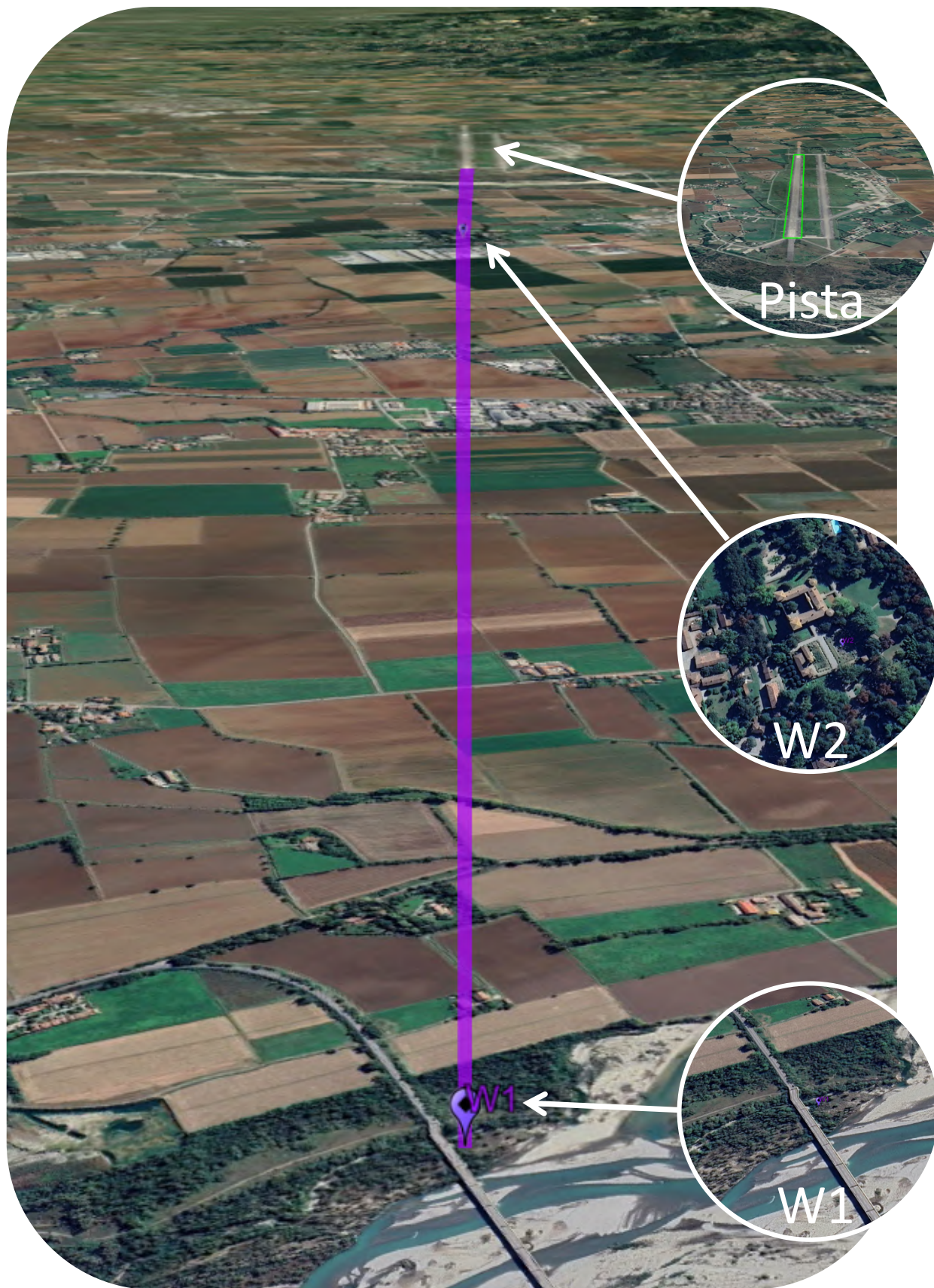
Durante l'avvicinamento potrebbero verificarsi situazioni in cui si ritenga necessario interrompere l'avvicinamento (es. traffici convergenti, distanze ridotte tra velivoli)

- **In avvicinamento a E1:** gli equipaggi possono effettuare delle orbite destre, preferibilmente ampie, per poi riposizionarsi sul punto di ingresso E1.
- **Tra E1 e E2:** in caso la distanza minima con un eventuale traffico che precede non sia più garantita, il traffico che segue dovrà effettuare una virata destra assumendo prua 030° fino ad uscire dall'ATZ e ripresentarsi nuovamente al punto di ingresso E1.
- **Tra E2 e la pista:** in caso di distanze minime limitate con un eventuale traffico che precede non sia più garantita, il traffico che segue dovrà effettuare una virata destra assumendo prua 030° fino ad uscire dall'ATZ, e risalendo a 1.500 piedi, per ripresentarsi nuovamente al punto di ingresso E1.
- **In corto finale:** qualora i primi 1000 m della pista fossero occupati e non fosse garantita una distanza di sicurezza l'equipaggio dovrà effettuare una riattaccata mantenendo l'asse pista fino a 1.000 piedi dopodiché virare a destra assumendo prua 030° e salendo a 1.500 piedi, fino a uscire dall'ATZ e ripresentarsi al punto di ingresso E1.
- La biga in caso di situazioni ritenute non sicure potrà istruire i traffici, anche chiamandoli per tipologia, suggerendo loro di riattaccare e/o effettuare il mancato avvicinamento. Esempio: *"Ala alta in corto finale, la pista è occupata, riattaccare!"*.





## Avvicinamento Pista 12





I velivoli dovranno approcciare il punto W1 a 1.500 piedi ed alla velocità di avvicinamento per la loro categoria come previsto dalla tabella degli slot orari.

**Nella fase di avvicinamento prestare attenzione a eventuali traffici convergenti.**



*Piacenza, I-XXXX su  
WHISKY 1*

Sorvolando il punto W1 effettuare la chiamata radio: *Piacenza, I-XXXX su WHISKY 1*.

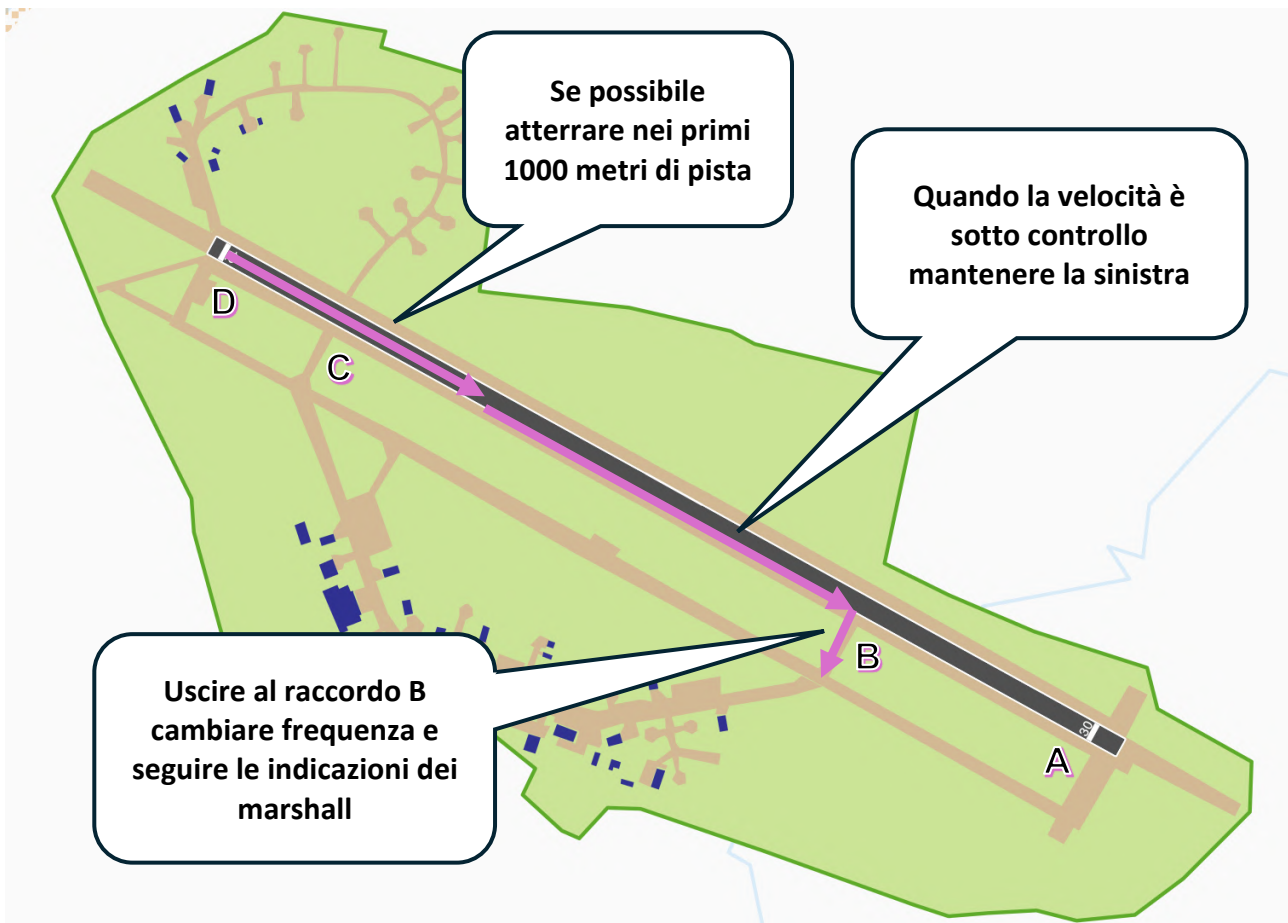
Procedere su W2 mantenendo 1.500 piedi. Prestare massima attenzione a eventuali altri traffici che precedono.



*Piacenza, I-XXXX su  
WHISKY 2*

Sorvolando il punto W2 effettuare la chiamata radio: *Piacenza, I-XXXX su WHISKY 2*.

Lasciando il punto W2 iniziare la discesa pianificando di atterrare entro i primi 1.000 m di pista. Una volta al suolo e a velocità controllata, portarsi a destra della pista e continuare il rullaggio fino al raccordo B.



Liberare a sinistra al raccordo B e cambiare sulla **frequenza ground**, **non effettuare nessuna chiamata radio**, mantenere l'ascolto e seguire le indicazioni dei marshall che vi istruiranno al parcheggio.

L'area di parcheggio sarà sulla via di rullaggio parallela alla pista.

I marshall vi diranno quando spegnere il motore.

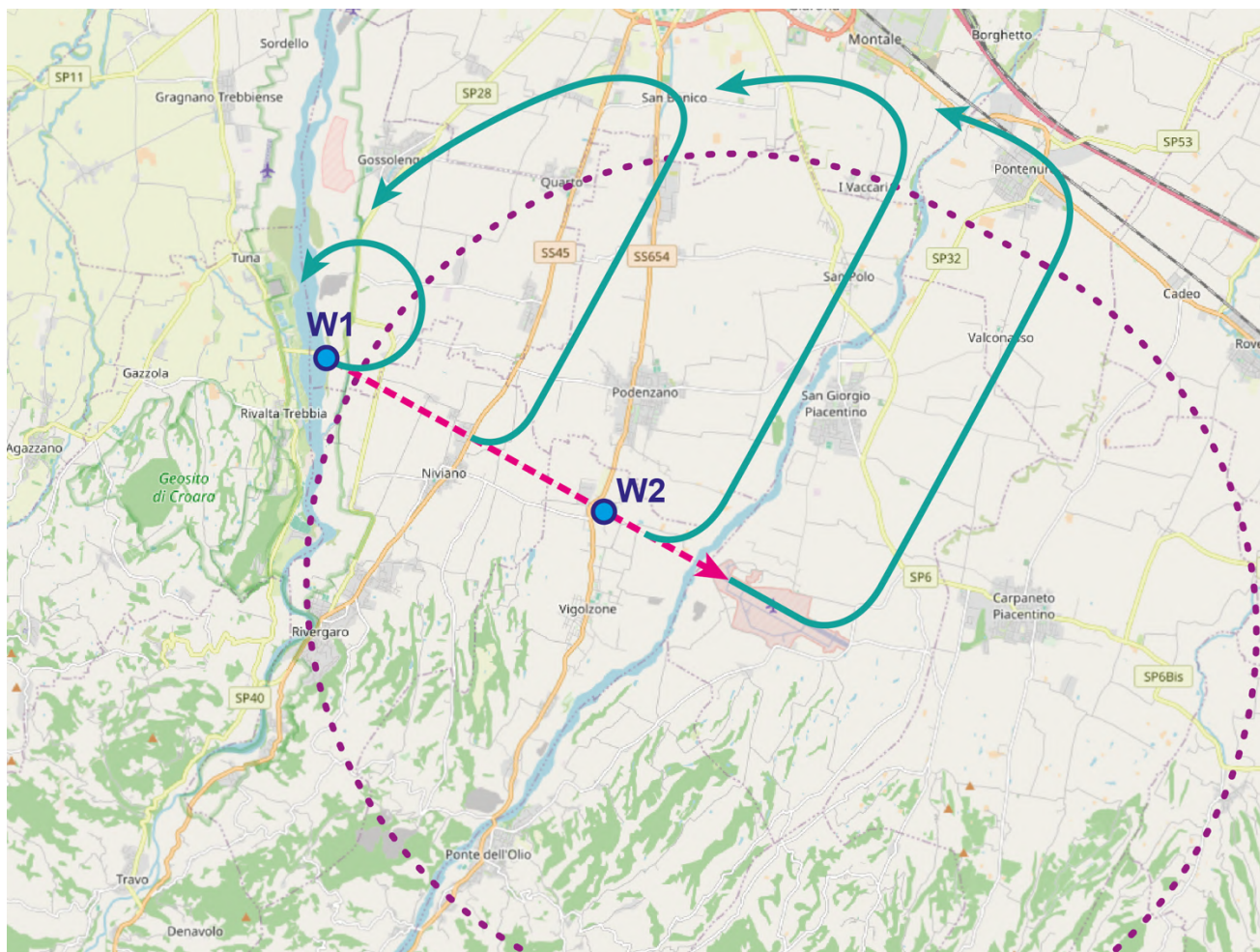
Una volta al parcheggio, attendere l'arrivo della navetta che vi porterà al desk di registrazione.



## Mancato avvicinamento pista 12

Durante l'avvicinamento potrebbero verificarsi situazioni dove le si ritiene di interrompere l'avvicinamento (es. traffici convergenti, distanze ridotte tra velivoli)

- **In avvicinamento a W1:** in caso di traffici convergenti e qualora le distanze minime non siano garantite gli equipaggi possono effettuare delle orbite sinistre, preferibilmente ampie, per poi riposizionarsi sul punto di ingresso W1.
- **Tra W1 e W2:** in caso la distanza minima con un eventuale traffico che precede non sia più garantita, il traffico che segue dovrà effettuare una virata sinistra assumendo prua 030° fino ad uscire dall'ATZ e ripresentarsi nuovamente al punto di ingresso W1.
- **Tra W2 e la pista:** in caso di distanze minime limitate con un eventuale traffico che precede non sia più garantita, il traffico che segue dovrà effettuare una virata sinistra assumendo prua 030° fino ad uscire dall'ATZ, e risalendo a 1.500 piedi, per ripresentarsi nuovamente al punto di ingresso W1.
- **In corto finale:** qualora i primi 1000 m della pista fossero occupati e non fosse garantita una distanza di sicurezza l'equipaggio dovrà effettuare una riattaccata mantenendo l'asse pista fino a 1.000 piedi dopodiché virare a sinistra assumendo prua 030° e salendo a 1.500 piedi, fino a uscire dall'ATZ e ripresentarsi al punto W1.
- La biga in caso di situazioni ritenute non sicure potrà istruire i traffici, anche chiamandoli per tipologia, suggerendo loro di riattaccare e/o effettuare il mancato avvicinamento. Esempio: *ala alta in corto finale, la pista è occupata, riattaccare.*



## PARTENZE

- Le partenze saranno possibili dalle 16:00 alle 19:00
- Le partenze non prevedono slot, verrà rispettata la sequenza in base alla presentazione al punto attesa.
- I Controllori in BIGA valuteranno il tempo tra un decollo e l'altro in considerazione della velocità dei velivoli in sequenza.

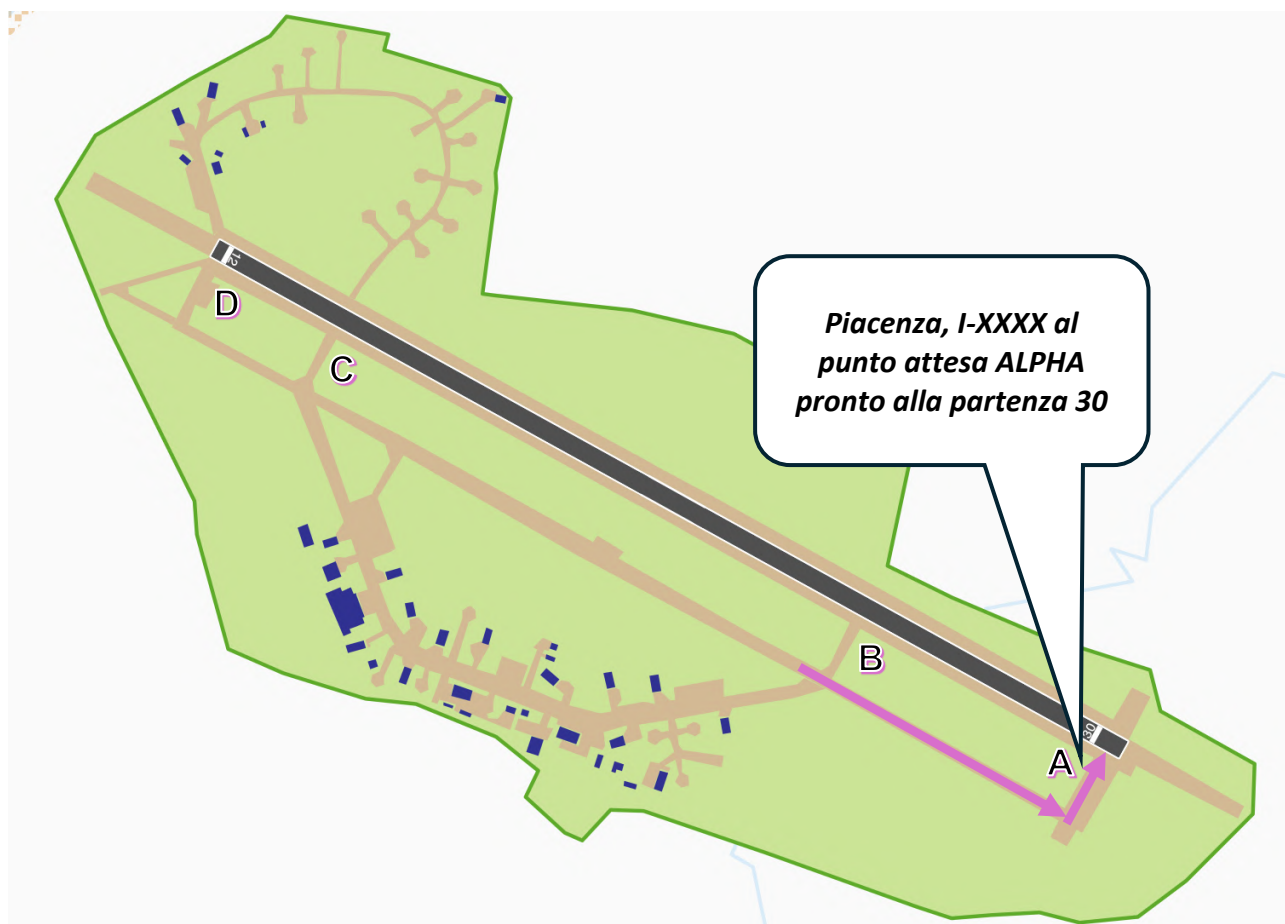
### Partenza pista 30

Coordinare presso il desk di registrazione la partenza. La navetta vi porterà al velivolo, effettuare i controlli prevolo, posizionare l'aeroplano sull'asfalto e facendo attenzione alle persone e velivoli circostanti mettere in moto e rullare al raccordo A mantenendo l'ascolto sulla frequenza ground.

Una volta al raccordo A e solamente quando al traverso della biga, cambiare sulla frequenza biga (123.925) ed effettuare chiamata radio. Esempio: *Piacenza, I-XXXX al punto attesa ALPHA pronto alla partenza 30.*

La biga risponderà pista libera e l'equipaggio potrà procedere al decollo per pista 30.

Dopo il decollo salire a 1.500 piedi ed assumere prua per l'uscita dall'ATZ compresa tra 210° e 030° (ovvero NON tornare indietro).





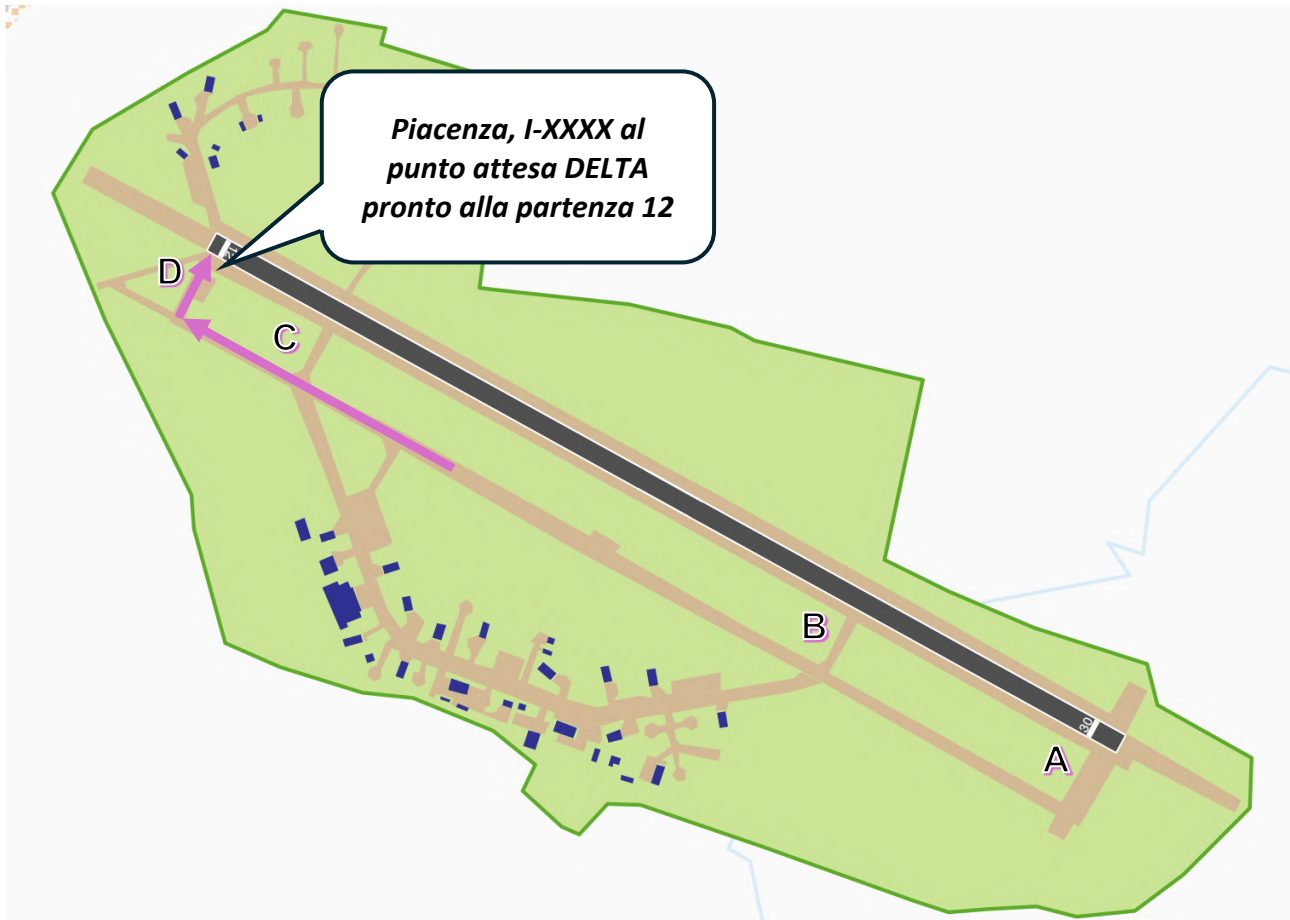
## Partenza pista 12

Coordinare presso il desk di registrazione la partenza. La navetta vi porterà al velivolo, effettuare i controlli prevolo, posizionare l'aeroplano sull'asfalto e facendo attenzione alle persone e velivoli circostanti mettere in moto e rullare al raccordo D mantenendo l'ascolto sulla frequenza ground.

Una volta al raccordo D e solamente quando al traverso della biga, cambiare sulla frequenza biga (123.925) ed effettuare chiamata radio. Esempio: *Piacenza, I-XXXX al punto attesa DELTA pronto alla partenza 12.*

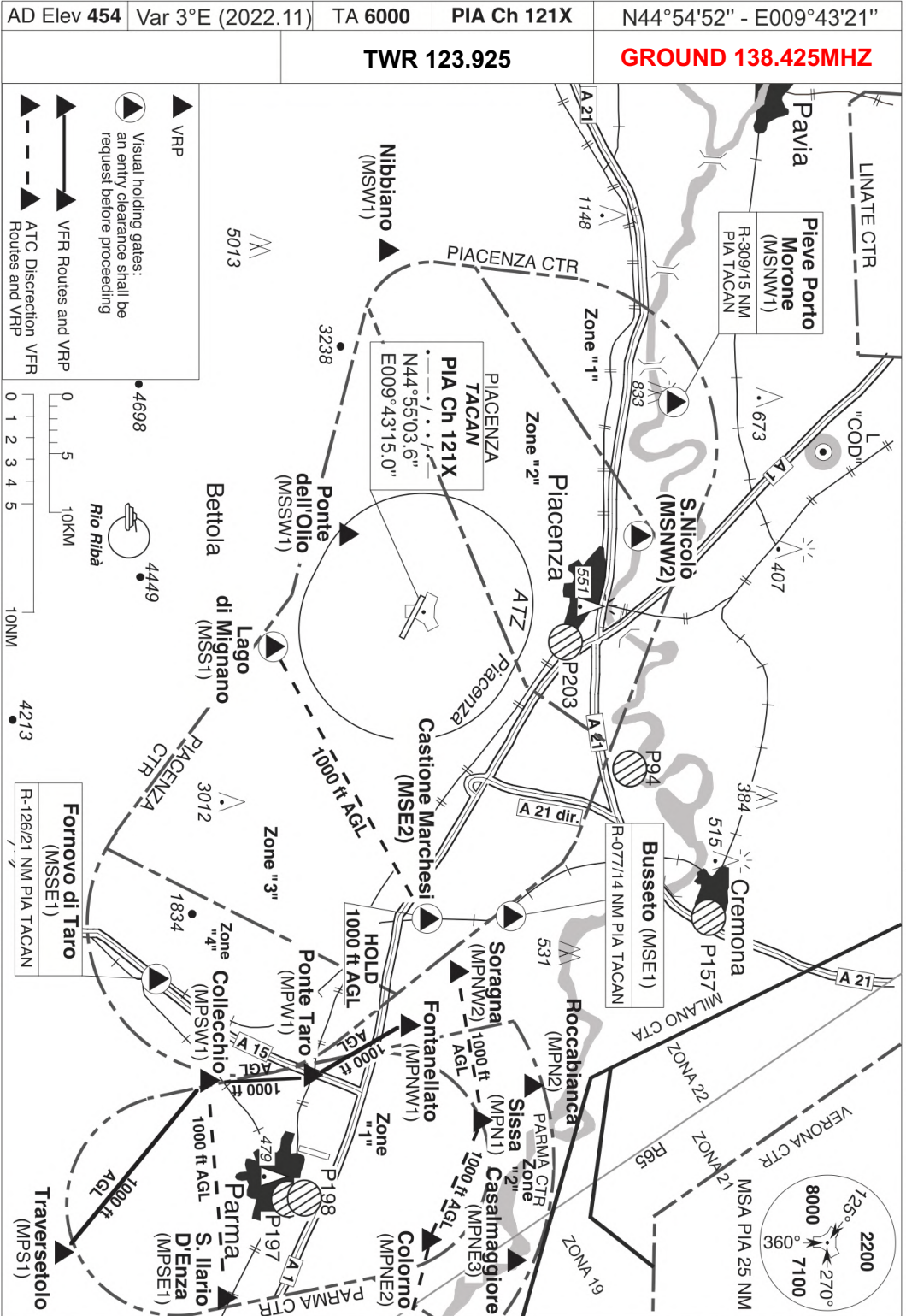
La biga risponderà pista libera e l'equipaggio potrà procedere al decollo per pista 12.

Dopo il decollo salire a 1.500 piedi ed assumere prua per l'uscita dall'ATZ compresa tra 030° e 210° (ovvero NON tornare indietro).



VFR CHART

PIACENZA (LIMS)



VFR CHART

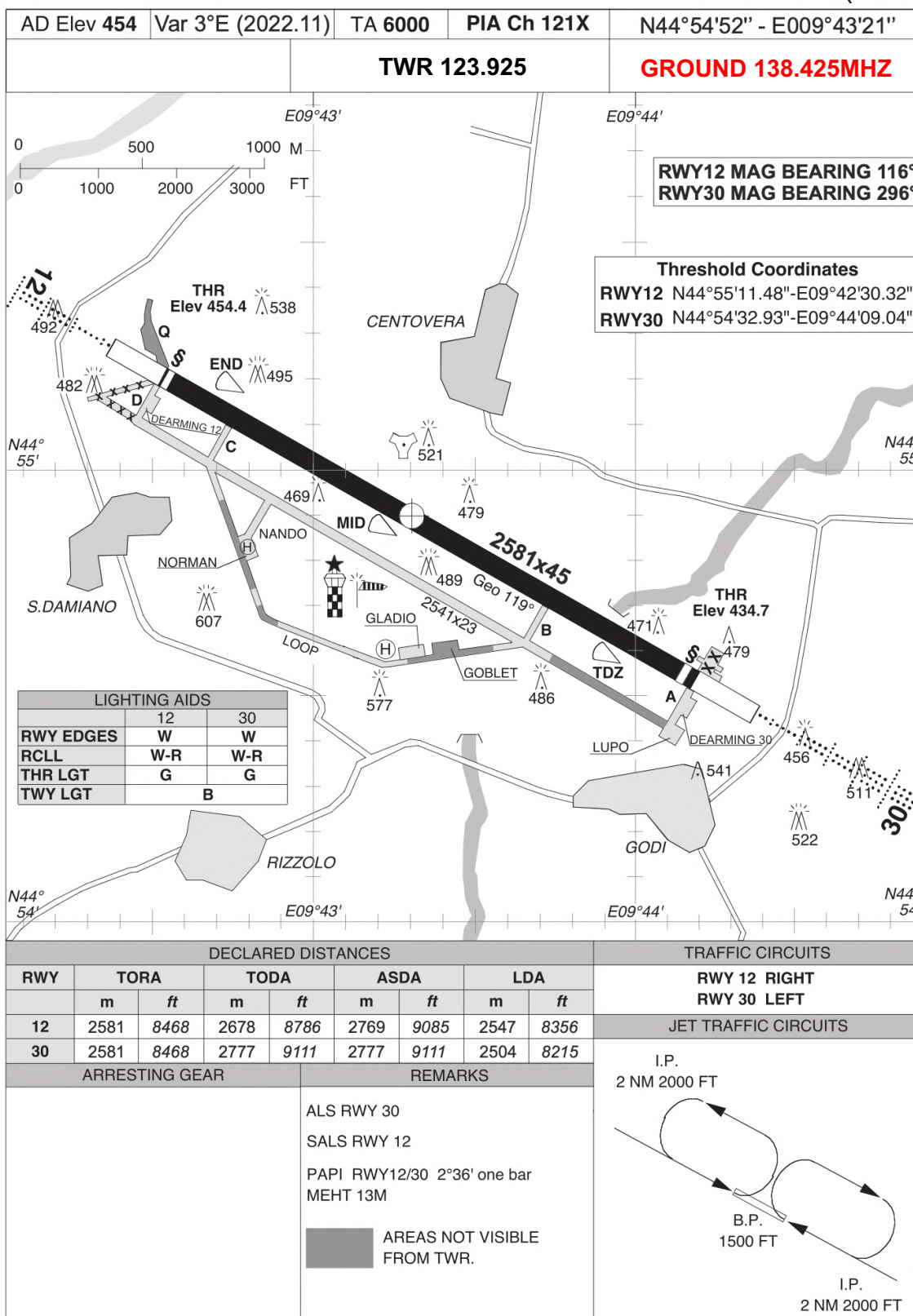
PIACENZA (LIMS)

AD LIMS 1-11



# LANDING CHART

# PIACENZA (LIMS)



EFFECTIVE DATE: 15 JUN 2023

04 MAY 2023(AIRAC A5/23)

# LANDING CHART

# PIACENZA (LIMS)

AD LIMS 1-1