

LIMJ AD 2.1 INDICATORE DI LOCALITÀ E NOME DELL'AEROPORTO**LIMJ AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME****LIMJ - GENOVA/Sestri****LIMJ AD 2.2 DATI AMMINISTRATIVI E GEOGRAFICI DELL'AEROPORTO****LIMJ AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	Coordinate ARP ARP coordinates	44°24'48"N 008°50'15"E
2	Direzione e distanza dalla città Direction and distance from city	4 NM W
3	Elevazione/Temperatura di riferimento Elevation/Reference temperature	13 FT / 28.3° C
4	Ondulazione del geoide Geoid undulation	147.89 FT
5	Declinazione magnetica/Variazione annuale Magnetic variation/Annual change	3° E (2020.0) / 8'E
6	Autorità amministrativa aeroportuale	ENAC - DT Nord-Ovest Aeroporto "Sandro Pertini" 10072 - Caselle Torinese (TO) Tel +39 0115678407/5678413/5676800 Fax +39 011 4704320 Pec: protocollo@pec.enac.gov.it E-mail: nordovest.apr@enac.gov.it Ufficio Aeroportuale di Genova 16154 - Genova Sestri Ponente Tel +39 010 6512309/729 Fax +39 010 6503258
	Aerodrome administration authority	
	Gestore aeroportuale	Aeroporto di Genova S.p.A. Centralino: +39 010 60151 Coordinatore Airside: +39 010 6015414 +39 335 1291237 RETE SITA: GOAKOXH Coordinamento: +39 010 6511211-6015410 RETE SITA: GOAKKXH e-mail: dutymanager@airport.genova.it
	Aerodrome operator	Aeroporto di Genova S.p.A. Switchboard: +39 010 60151 Airside Coordinator: +39 010 6015414 +39 335 1291237 SITA Address: GOAKOXH Coordination: +39 010 6511211-6015410 SITA Address: GOAKKXH e-mail: dutymanager@airport.genova.it
6	Autorità ATS	ENAV S.p.A. - Centro Aeroportuale Genova Tel: +39 010 6059045; fax: +39 010 6059016 e-mail: ci-genova@enav.it
	ATS authority	
7	Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Note Remarks	1. Codice di riferimento ANNEX 14 per infrastrutture di volo: 4E 1. Ref code ANNEX 14 flight infrastructure: 4E

LIMJ AD 2.3 ORARIO DEI SERVIZI**LIMJ AD 2.3 OPERATIONAL HOURS**

ENAV - Roma

9	Handling	1) Handling merci +39 010 5015260 +39 010 6242843, rete SITA: GOAKFXH. Chiuso da FRI HR 2000 (1900) a MON HR 0600 (0500) 2) Handling per i voli dell'Aviazione Generale garantito HR 0430-2359 (0330-2259) e la richiesta deve essere notificata al gestore aeroportuale con almeno due ore di anticipo rispetto all'orario schedato di partenza.
	Handling	1) Cargo handling +39 010 5015260 +39 010 6242843, SITA address: GOAKFXH. Closed from FRI HR 2000 (1900) to MON HR 0600 (0500) 2) Handling for General Aviation flights guaranteed between HR 0430-2359 (0330-2259) and request must be notified to the aerodrome operator at least 2 HR before the scheduled time of departure.
10	Servizi di sicurezza Security	0400-0000 (0300-2300)
11	De-icing De-icing	H24 disponibile dal 1 novembre al 31 marzo H24 available from November 1 to March 31
12	Note Remarks	1. ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1 1. ARO CBO MILANO: see GEN 3.1

LIMJ AD 2.4 SERVIZI DI SUPPORTO E ATTREZZATURE**LIMJ AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

1	Attrezzatura di carico e scarico merci Cargo-handling facilities	Mezzi ed equipaggiamenti per tutti gli aeromobili commerciali in numero sufficiente Equipments and vehicles available for all commercial aircraft
2	Tipi di carburante/Olio Fuel/Oil types	JET A1, AVGAS 100LL / NIL
3	Capacità di rifornimento Fuelling capacity	Kerosene JET A1: 3 autobotti, capacità litri 120000; solo nella stagione estiva 4 autobotti, capacità litri 160000. Disponibilità litri: 350000 AVGAS 100LL: 1 serbatoio capacità litri 25000 Kerosene JET A1: 3 tank-trucks, capacity litres 120000; only during the summer season, 4 tank-trucks, capacity litres 160000. Quantity available: litres 350000 AVGAS 100LL: 1 tank capacity litres 25000
4	Sistema de-icing De-icing facilities	1 mezzo, fluido tipo II 1 vehicle, fluid type II
5	Hangar per aeromobili in transito Hangar space for visiting aircraft	NIL
6	Servizio riparazioni per aeromobili in transito Repair facilities for visiting aircraft	Alitalia Maintenance H24 Sita GOAMLAZ
7	Note Remarks	1. Frequenza Gestore aeroportuale: 136.825 Mhz, HR: H24 2. Oli: sintetici e minerali forniti da AIR BP ITALIA e ENI 3. Kerosene JETA A1 fornito da AIR BP Italia ed ENI; AVGAS 100LL fornito da AIR BP Italia 1. Aerodrome operator frequency 136.825 Mhz, HR: H24 2. Oil: synthetic and mineral oil provided by AIR BP ITALY and ENI 3. Kerosene JETA A1 provided by AIR BP Italia and ENI; AVGAS 100LL provided by AIR BP Italia

LIMJ AD 2.5 SERVIZI PER I PASSEGGERI**LIMJ AD 2.5 PASSENGER FACILITIES**

1	Alberghi Hotels	In aeroporto (284 camere), altri alberghi in città In airport (284 rooms), other hotels in town
2	Ristoranti Restaurants	200 posti di cui 100 self service 200 seats including 100 self service
3	Trasporti Transportation	Servizio navetta con la città - taxi - autonoleggi Shuttle service connected with town - taxi - car rentals

4	Servizio medico Medical facilities	H24 ospedali in Sestri/Ponente km 3 e Genova Sampierdarena 6 km H24 hospitals in Sestri/Ponente 3 km and Genova Sampierdarena 6 km
5	Banca e ufficio postale Bank and Post office	ATM
6	Ufficio turistico Tourist office	Sì Yes
7	Note Remarks	1. Aeroporto non sanitario. Servizio Sanità Aerea eventualmente disponibile con apposita richiesta da effettuarsi in giorni ed orari lavorativi con 24 ore di anticipo sull'orario di effettuazione del volo 1. Aerodrome not designed as sanitary. Aerial Health service available on request during working hours/days prior notification 24 HR before flight

LIMJ AD 2.6 SERVIZI DI SOCCORSO E ANTINCENDIO**LIMJ AD 2.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES**

1	Categoria servizio antincendio aeroportuale Aerodrome category for fire fighting	CAT 7 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso Rescue equipment	Conforme alla CAT 7 ICAO In conformity with CAT 7 ICAO
3	Rimozione aeromobili in difficoltà Capability for removal of disabled aircraft	La società di gestione AGS è in grado di provvedere alla rimozione degli aeromobili in difficoltà fino alla classe "F" ICAO The Handling company AGS is able to remove disabled aircraft up to class "F" ICAO
4	Note Remarks	NIL NIL

LIMJ AD 2.7 VALUTAZIONE E SEGNALEZIONE DELLE CONDIZIONI DELLA SUPERFICIE DELLA PISTA E PIANO SGOMBERO NEVE**LIMJ AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING, AND SNOW PLAN**

1	Equipaggiamenti di pulitura Types of clearing equipment	1) Equipaggiamenti rimozione neve: a) 1 spargitore liquido decongelante montato su autocarro b) 1 spargitore solido decongelante montato su autocarro c) 1 spazzatrice soffiante d) 3 lame spalaneve e) 1 friction tester f) 1 apparato misuratore spessore contaminante 1) Snow removal equipment: a) 1 truck equipped with fluid de-icing spreader b) 1 truck equipped with solid de-icing spreader c) 1 road sweeper d) 3 snow blades e) 1 friction tester f) 1 contaminant thickness measuring device
2	Priorità Clearance priorities	Pista, TWY B, TWY A, piazzale di sosta Runway, TWY B, TWY A, apron
3	Uso di materiale per il trattamento della superficie dell'area di movimento Use of material for movement area surface treatment	In caso di precipitazioni nevose si adottano le disposizioni contenute nel "Piano Sgombero Neve - Procop170". In pista viene utilizzato un prodotto a base di Formiato di potassio e inibitori di corrosione in soluzione acquosa In the event of snowfall, the provisions contained in the "Snow Clearing Plan - Procop170" are adopted. A product based on potassium formate and corrosion inhibitors in aqueous solution is used on the track
4	Piste invernali appositamente preparate Specially prepared winter runways	NIL NIL



LIMJ AD 2.8 DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO E ALLA POSIZIONE DEI PUNTI DI CONTROLLO**LIMJ AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Superficie e resistenza dell'area di stazionamento Apron surface and strength	Identificativo		Superficie	Resistenza
		Designator		Surface	Strength
		Apron - Stands 101-111, 201-203, 205-207, 301-303		CONC	PCN 89/R/B/W/T
		Apron - Stands 112, 304, 308-313, FUEL		BITUMCONG	PCN 96/F/A/W/T
		Apron - Stands 204, 208-213		BITUMCONG	PCN 112/F/B/W/T
		Apron - Stands 401-409		CONC	PCN 52/R/B/W/T
2	Larghezza, superficie e resistenza delle TWY TWY width, surface and strength	Identificativo della TWY	Larghezza (M)	Superficie	Resistenza
		Designator of TWY	Width (M)	Surface	Strength
		A	23 M	BITUMCONG	PCN 59/F/A/W/T
		B	23 M	BITUMCONG	PCN 69/F/A/W/T
		C	23 M	BITUMCONG	PCN 43/F/A/W/T
		D	23 M	BITUMCONG	PCN 70/F/A/W/T
		E	23 M	BITUMCONG	PCN 97/F/A/W/T
		F	23 M	BITUMCONG	PCN 97/F/A/W/T
		G	23 M	BITUMCONG	PCN 45/F/A/W/T
3	Localizzazione/Elevazione ACL ACL location/Elevation	NIL / NIL			
4	Punto di controllo VOR / INS VOR/INS checkpoints	NIL / NIL			
5	Note Remarks	NIL			

LIMJ AD 2.9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA, SISTEMA DI CONTROLLO E SEGNALETICA**LIMJ AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands	Vedi carta APD in vigore See APD chart in force
2	Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY RWY and TWY markings and lights	Vedi carta AD in vigore See AD chart in force
3	Barre d'arresto Stop bars	Vedi carta AD in vigore See AD chart in force
4	Note Remarks	NIL

LIMJ AD 2.10 OSTACOLI AEROPORTUALI**LIMJ AD 2.10 AERODROME OBSTACLES**

Nella aree di avvicinamento e decollo In approach and take off areas			Nell'area di circuitazione e all'interno dell'aeroporto 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	
Approach 10 TOCS 28 TOFPA 28 Inner horizontal 10/28	8 gru mobili porto di Genova Prà / 8 mobile cranes Port of Genova Prà 93.5m/306.8 ft AMSL 90.0m/295.3 ft AGL ICAO signal provided	NIL	NIL	NIL	1) Gru mobili posizionate da 3685.5 m prima della THR RWY10 e 450.0 m a destra della RCL in direzione avvicinamento RWY 10, fino a 2485.5 m prima della THR RWY 10 e a 386.0 m a destra del RCL in direzione dell'avvicinamento RWY 10 / mobile cranes positioned from 3685.5 m before THR RWY 10 and 450.0 m right side of RCL at RWY10 approach direction, to 2485.5 m before THR RWY 10 and 386.0 m right side of RCL at RWY10 approach direction
Vedi AOC in vigore - See AOC in force					

LIMJ AD 2.11 INFORMAZIONI METEOROLOGICHE**LIMJ AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED**

1	Ufficio METEO associato Associated MET Office	ITALY MFU
2	Orario di servizio Hours of service	H24
3	Ufficio responsabile preparazione TAF / Periodo di validità Office responsible for TAF preparation / Period of validity	ITALY MFU / 24H
4	Tipo di previsione per l'atterraggio / Intervallo di emissione Type of landing forecast / Interval of issuance	NIL / NIL
5	Briefing e consultazione fornita Briefing and consultation provided	Briefing: ARO CBO MILANO, telefono Consultazione: ITALY MFU, telefono Briefing: ARO CBO MILANO, telephone Consultation: ITALY MFU, telephone
6	Documentazione di volo e lingua usata Flight documentation and language used	Carte, testi in linguaggio chiaro abbreviato IT, EN Charts, abbreviated plain language texts IT, EN
7	Carte e documentazione disponibili per consultazione Charts and other information available for briefing or consultation	P, W, SWL

8	Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione Supplementary equipment available for providing information	Fax
9	Enti ATS destinatari delle informazioni ATS units provided with information	Genova TWR, Genova APP
10	Informazioni climatologiche ed informazioni supplementari Climatological information and additional information	<div>1. ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1</div> <div>2. ITALY MFU: vedi GEN 3.5</div> <div>3. Aeroporto occasionalmente interessato da fenomeni di wind shear orografico, in prevalenza associati a venti da 330°- 060° di intensità 10-20 kt e più ricorrenti tra novembre ed aprile. La distribuzione giornaliera degli eventi presenta un picco tra le ore 20 e 22</div> <div>4. WDI</div> <div>5. Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 8300ft e cumulonembi o cumuli torreggianti con base di qualsiasi altezza</div> <div>1. ARO CBO MILANO: see GEN 3.1</div> <div>2. ITALY MFU: see GEN 3.5</div> <div>3. Aerodrome occasionally affected by terrain-induced wind shear phenomena, mostly associated with winds having a 330°-060° direction and a 10-20 kt intensity and more often occurring between November and April. The daily distribution shows a peak between n 8 p.m. and 10 p.m.</div> <div>4. WDI</div> <div>5. Clouds of operational significance: clouds with base height below 8300ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance</div>

LIMJ AD 2.12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE

LIMJ AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designazione RWY Designation	QTE Rilevamento Vero True Bearing	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates	THR ELEV / MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV / MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
				Coordinate RWY END RWY END Coordinates	
				Ondulazione Geoide THR THR Geoid Undulation	
1	2	3	4	5	6
10	105.29°	2916 x 45	PCN 96/F/B/W/T BITUMCONG	44°24'55.52"N 008°49'27.07"E	8.7 FT / 9.0 FT
				44°24'30.59"N 008°51'34.18"E	
				148.2 FT	
28	285.31°	2916 x 45	PCN 96/F/B/W/T BITUMCONG	44°24'31.96"N 008°51'27.17"E	11.7 FT / 12.0 FT
				44°24'55.52"N 008°49'27.07"E	
				147.9 FT	

Designazione 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
10	Longitudinale/longitudinal: Vedi/see AOC Trasversale/trasversal: NIL	NIL	150 x 150	3036 x 255	150 x 150

Designazione 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
28	Longitudinale/longitudinal: Vedi/see AOC Trasversale/trasversal: NIL	NIL	150 x 150	3036 x 255	90 x 150

Designazione RWY Designation	OFZ Obstacle free zone	Note Remarks
1	12	13
10	NIL	1) WARNING: larghezza STRIP non conforme all'Annesso 14. Vedere ADC e AOC / STRIP width not in compliance with Annex 14. See ADC and AOC
28	Non applicabile Not applicable	1) WARNING: larghezza STRIP non conforme all'Annesso 14. Vedere ADC e AOC / STRIP width not in compliance with Annex 14. See ADC and AOC 2) DTHR 161 m

LIMJ AD 2.13 DISTANZE DICHIARATE**LIMJ AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

Designazione RWY RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
10	2916	3066	2916	2916
INT TAKE-OFF E	1410	1560	1410	-
28	2916	3066	2916	2755
INT TAKE-OFF E	1440	1590	1440	-
INT TAKE-OFF F	1950	2100	1950	-
INT TAKE-OFF G	2210	2360	2210	-
NOTE	1. Gli Intersection Take-off sono utilizzabili soltanto su richiesta del pilota o su richiesta della TWR previo benestare del pilota			
REMARKS	1. Intersection Take-off are usable only on pilot's request or on TWR's request, previous pilot's agreement			

LIMJ AD 2.14 LUCI DI AVVICINAMENTO E DI PISTA**LIMJ AD 2.14 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
10	NIL	NIL	NIL	G	NIL	3.30° wing bars entrambi i lati both sides	20.2	NIL
28	SALS	420	VRB	G	NIL	3.17° wing bar entrambi i lati both sides	19.9	NIL

RWY ID	ASSE CENTRALE PISTA				BORDO PISTA			
	RCL				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
10	1865	30	W	NIL	2325	60	W	NIL
	600	30	W/R	NIL	600	60	Y	NIL
	300	30	R	NIL				
28	2025	30	W	NIL	160	60	R	NIL
	600	30	W/R	NIL	2165	60	W	NIL
	300	30	R	NIL	600	60	Y	NIL

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
10	R	NIL	NIL	2	1 lato destro right side	1) PAPI OPS penetrata dal terreno oltre 8 km dalla THR 10/PAPI OPS penetrated by terrain beyond 8 km from THR 10 2) PAPI non utilizzabile oltre 5 NM GSE DME/PAPI not usable beyond 5 NM GSE DME
28	R	NIL	NIL	NIL	NIL	1) PAPI OPS interessata da pali situati tra 164 m e 272 m dalla THR 28, distanza MNM 119 m a destra della RCL/PAPI OPS affected by poles from 164 m to 272 m from THR 28, MNM distance 119 m right RCL 2) Luci ostacoli non provviste/ OBST lights not provided

LIMJ AD 2.15 ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA

LIMJ AD 2.15 OTHER LIGHTING AND SECONDARY POWER SUPPLY

1	Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Coordinate ABN: NIL Caratteristiche: Caratteristiche: NIL Orario: NIL ABN Coordinates: NIL Characteristics: Characteristics: NIL Hours: NIL
2	Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI location and lights Anamometer location and lights	LDI: NIL Anemometri: 1) 400 m dopo THR RWY 28, 80 m lato sinistro RCL 2) 1500 m dopo THR RWY 28, 110 m lato destro RCL 3) 300 m dopo THR RWY 10, 90 m lato destro RCL LDI: NIL Anemometers: 1) 400 m after THR RWY 28, 80 m left side RCL 2) 1500 m after THR RWY 28, 110 m right side RCL 3) 300 m after THR RWY 10, 90 m right side RCL
3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY TWY edge and center line lighting	Vedi carta AD in vigore See AD chart in force
4	Alimentatore secondario/Tempo di intervento	Impianto di alimentazione elettrica ausiliare/Ritardo massimo di commutazione: 1"

	Secondary power supply/Switch over time	Secondary power supply/Maximum switch-over time: 1"
5	Note	1. Segnalazioni visive di località: faro aeromarittimo "LANTERNA" Tipo: OR (PD) Caratteristiche/codice: Gruppi 2 lampi bianchi ogni 20 sec Orario: HN Intensità/1000 IC: 871.9 Coordinate: 44°24'16"N 008°54'17"E
	Remarks	1. Visual aids to location: Aeronautical ground light (marine) "LANTERNA" Type: OR (PD) Characteristics/Code: 2 groups white flashing lights every 20 sec Hours: HN Candels/1000 IC: 871.9 Coordinates: 44°24'16"N 008°54'17"E

LIMJ AD 2.16 AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI**LIMJ AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA**

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

LIMJ AD 2.17 SPAZIO AEREO PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO**LIMJ AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES 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
Genova Sestri ATZ Circular area centered on 44°24'47"N 008°50'16"E within a 5.0 NM radius.	2000 FT AGL	D	Genova TWR EN/IT	7000 FT	1) WI Genova CTR

LIMJ AD 2.18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO

LIMJ AD 2.18 AIR TRAFFIC SERVICES 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	H24	NIL
APP	Genova APP	119.600	H24	NIL
APP	Genova Radar	119.600	H24	NIL
APP	Genova Radar	119.850	Vedi note/See remarks	1) Frequenza di riserva a discrezione di Genova radar/ additional auxiliary frequency at Genova radar discrection
TWR	Genova TWR	118.600	H24	NIL
ATIS	Genova Terminal Information	122.830	H24	1) Disponibile anche telefonicamente al numero/Also available via telephone at the number +39 010 6059024 2) Il vento in superficie sulla TDZ è fornito sia in ATIS ARR che DEP/Surface wind at TDZ is provided for both ATIS ARR and DEP 3) Spaziatura canale 8.33KHz/Channel spacing 8.33KHz

LIMJ AD 2.19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATTERRAGGIO

LIMJ AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/ VOR)	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 (3° E-2020.0)	GEN	112.80 MHZ CH 75X	VOR H24 DME H24	VOR 44°25'28.0"N 009°04'56.4"E DME 44°25'28.0"N 009°04'57.2"E	893 M AMSL	60 NM/45000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/090° MRA 11000 FT 090°/145° MRA 8000 FT 145°/240° MRA 5000 FT 240°/360° MRA 8000 FT	1) MAINT: Terzo THU di ogni mese / third THU each month: 0930-1030 (0830-0930)

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/ VOR)	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
ILS RWY 28 LOC CAT I (1° E-2010.0)	GSE	109.30 MHZ	H24	44°24'59.8"N 008°49'22.0"E	NIL	limitazioni a/limitations at 17 NM MRA 6000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM MRA 7000 FT	1) Rotta LOC 106.81° (QTE), disallineata 1.52° a sud della RCL e che intercetta l'estensione della RCL 800 m prima della THR 28 / LOC course 106.81° (QTE), 1.52° offset S of RCL, intercepting extended RCL 800 m before THR 28 2) Fascio posteriore non utilizzabile / back beam not usable 3) Copertura lato destro limitata a 15 DEG / right side coverage limited to 15 DEG
DME-P	GSE	CH 30X	H24	44°24'32.3"N 008°51'11.5"E	8 M AMSL	NIL	1)Utilizzabile nel settore di copertura dell'ILS/ LOC/usable within ILS/ LOC coverage sector 2)Funzionalità Final approach non utilizzabile. Per maggiori informazioni vedi GEN 3.4 paragrafo 3.1/ Final approach mode not usable. For more information see GEN 3.4 paragraph 3.1
GP	-	332.00 MHZ	H24	44°24'32.5"N 008°51'11.6"E	NIL	limitazioni a/limitations at 10 NM MRA 2000 FT	Slope 3.17° RDH: 17 M
DVOR/DME (1° E-2005.0)	LIN	112.25 MHZ CH 59Y	DVOR H24 DME H24	DVOR 45°27'40.5"N 009°16'31.0"E DME 45°27'41.2"N 009°16'27.8"E	118 M AMSL	50 NM/25000 FT 50 NM/25000 FT DVOR limitazioni a/limitations at 25 NM 110°/190° MRA 6000 FT 190°/330° MRA 4000 FT 330°/110° MRA 8000 FT DME limitazioni a/limitations at 25 NM 040°/110° MRA 8000 FT 110°/190° MRA 6000 FT 190°/280° MRA 4000 FT 280°/330° MRA 6000 FT 330°/040° MRA 10000 FT	1) MAINT: Terzo FRI di ogni mese / third FRI each month: 0830-1000 (0730-0900)

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/ VOR)	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 (1° E-2010.0)	SES	108.60 MHZ CH 23X	VOR H24 DME H24	VOR 44°25'02.4"N 008°49'25.1"E DME 44°25'02.8"N 008°49'25.0"E	10 M AMSL	40 NM/25000 FT VOR limitazioni a/limitations at 10 NM 330°/350° MRA 10000 FT limitazioni oltre/limitations beyond 10 NM 330°/350° NU limitazioni oltre/limitations beyond 14 NM RDL 180 MRA 4000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 050°/100° MRA 12000 FT 130°/230° MRA 3000 FT 230°/330° MRA 10000 FT 350°/050° MRA 17000 FT DME limitazioni a/limitations at 10 NM 330°/050° MRA 10000 FT limitazioni oltre/limitations beyond 10 NM 330°/050° NU limitazioni a/limitations at 25 NM 050°/100° MRA 12000 FT 130°/230° MRA 3000 FT 230°/330° MRA 10000 FT	1) Limitazioni VOR/DME settore 100°/130° utilizzabile solo per procedure pubblicate/ Limitations VOR/DME sector 100°/130° usable for published procedures only
VOR/DME (3° E-2020.0)	TZO	117.25 MHZ CH 119Y	VOR H24 DME H24	VOR 45°33'33.2"N 009°30'25.2"E DME 45°33'33.5"N 009°30'25.6"E	160 M AMSL	60 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 020°/050° MRA 12000 FT 050°/080° MRA 10000 FT 080°/100° MRA 5000 FT 100°/250° MRA 4000 FT 250°/320° MRA 6000 FT 320°/020° MRA 14000 FT	1) MAINT: Quarto THU di ogni mese / fourth THU each month: 0830-1130 (0730-1030)
VOR/DME (3° E-2020.0)	VOG	110.45 MHZ CH 41Y	VOR H24 DME H24	VOR 44°57'52.5"N 008°58'12.7"E DME 44°57'52.1"N 008°58'12.7"E	114 M AMSL	40 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 040°/080° MRA 5000 FT 080°/100° MRA 9000 FT 100°/170° MRA 11000 FT 170°/230° MRA 8000 FT 230°/250° MRA 6000 FT 250°/040° MRA 4000 FT	1) MAINT: Quarto TUE di ogni mese / fourth TUE each month: 0830-1130 (0730-1030)

LIMJ AD 2.20 REGOLAMENTI LOCALI DI AEROPORTO

LIMJ AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 Uso preferenziale delle piste

La RWY 28 è usata quale pista preferenziale per i decolli e gli atterraggi. Se il pilota ritiene che la pista scelta dall'ATC non

1 Runway preferential use

RWY 28 is used as preferential runway for take offs and landings.

soddisfi completamente le esigenze delle proprie operazioni di volo può richiedere l'autorizzazione ad usare l'altra pista: in tal caso l'aeromobile può essere assoggettato a ritardo.

2 Apron Ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali

L'ordinato movimento degli aeromobili sul piazzale è assicurato in collaborazione tra ENAV S.p.A. e il gestore aeroportuale in accordo alle disposizioni del Codice della Navigazione (Articolo 691bis e 705) con le seguenti modalità:

2.1 Orario di Servizio

H24

2.2 Nominativo di chiamata e frequenza

a. Genova TWR: 118.600 MHz

b. Genova Charlie: 136.825 MHz

2.3 Area di applicazione

a. Piazzale principale

b. Piazzale Aeroclub

c. Piazzale Manutenzione

d. Piazzale Vigili del Fuoco

e. Piazzola prova motori

NOTA 1
vedi AIP AD 2 LIMJ APDC in vigore

NOTA 2
Piazzali Aeroclub, Manutenzione e Vigili del Fuoco sono soggetti a regolamentazione speciale (vedere seguente punto 7)

2.4 Servizi forniti

a. Aeromobili in partenza:

- istruzioni per il push-back e/o il rullaggio.

b. Aeromobili in arrivo:

- istruzioni per il rullaggio;
- assegnazione parcheggi.

c. Follow-me:

l'assistenza del follow-me è obbligatoria per:

- aeromobili dell'Aviazione Generale con stand non assegnato, con esclusione di quelli di base;
- elicotteri con lunghezza fuori tutto maggiore di 15 m in rullaggio da/per lo stand;
- aeromobili da/per aree declassate.

d. Marshalling:

è obbligatorio per tutti gli aeromobili da/per i piazzali ad eccezione delle piazzole dotate di Visual Guidance Docking System

2.5 Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali 100, 200, 300, 400

Aeromobili in partenza:

- dovranno ricevere il segnale "all clear" dallo staff di terra prima di richiedere a Genova TWR l'autorizzazione allo start-up;
- riceveranno lo start-up soltanto dopo la comunicazione "AIRCRAFT READY" da parte del gestore aeroportuale all'ATC.

NOTA

Lo stato di "AIRCRAFT READY" significa:

- porte e stive sono chiuse;
- Aircraft Safe Area è libera da persone, mezzi, equipaggiamenti e ostacoli;
- l'aeromobile è completamente pronto al rullaggio;

When the runway selected by ATC is considered not suitable for the operations desired, pilots may request permission to use a different runway; in such case aircraft may be subject to delay.

2 Apron Orderly movement of aircraft on aprons

The orderly movement of aircraft on apron is provided in cooperation with ENAV S.p.A. (Italian Company for Air Navigation) and the aerodrome operator according to Italian Air Navigation law provisions (Articles 691bis and 705) as follows:

2.1 Operational hours

H24

2.2 Call sign and frequency

a. Genova TWR: 118.600 MHz

b. Genova Charlie: 136.825 MHz

2.3 Area di applicazione

a. Main Apron

b. Flying Club apron

c. Maintenance apron

d. Fire Fighters apron

e. Engine test area

REMARK 1
see AIP AD2 LIMJ APDC in force

REMARK 2
Flying Club Apron, Maintenance Apron and Fire Fighters Apron are subject to special regulation (see following point 7)

2.4 Services provided

a. Departing aircraft:

- push-back and/or taxiing instructions.

b. Arriving aircraft:

- taxiing instructions;
- stand allocations.

c. Follow-me:

follow-me assistance is mandatory for:

- General Aviation aircraft without assigned stand, except home based;
- helicopters longer than 15 m taxiing to/from stand;
- aircraft to/from downgraded areas.

d. Marshalling:

it is mandatory for all aircraft from/to Aprons except for those stands provided with Visual Guidance Docking System

2.5 Limitations/regulations on aprons 100, 200, 300, 400

Departing aircraft:

- shall receive the signal "all clear" from ground staff before requesting start-up clearance to Genova TWR;
- start-up will be provided only after ATC has received "AIRCRAFT READY" communication by Airport Operator.

REMARK

"AIRCRAFT READY" status means:

- aircraft doors and holds are closed;
- Aircraft Safe Area clear from vehicles, equipment, obstacles and ground personnel;
- aircraft fully ready for taxi;

- è stata consegnata all'handler la documentazione prevista;
- rimorchio per il push-back connesso (nose-in stand).

2.6 Movimentazione degli aeromobili sui settori 100, 200, 300, 400

- La movimentazione degli aeromobili sui piazzali deve avvenire in accordo alle limitazioni riportate in AIP AD 2 LIMJ APDC in vigore.
- Altri voli a seconda della disponibilità degli apron e accettati dal gestore aeroportuale.
I voli dell'Aviazione Generale saranno accettati a seconda della disponibilità dell'area a questi destinati.
In caso di situazioni anomale e, con almeno 30 minuti di anticipo, il coordinatore airside del gestore aeroportuale emanerà un apposito NOTAM A per la revisione del numero dei dirottamenti permessi in relazione alle condizioni del momento.
- La manovra di push-back è eseguita sotto la responsabilità del pilota o degli operatori di handling.
- L'uscita dagli stand obbligatoria in push-back ad esclusione dei seguenti stand: 101, 202, 208, 209, 213, 301, 310, 311, 312, 313, 407. Ulteriori eccezioni saranno coordinate dal gestore aeroportuale.
- I piloti degli aeromobili in partenza che necessitano di push-back devono avviare i motori quando posizionati sulla apron-taxilane e saranno autorizzati ad iniziare il push-back solo quando dichiarati "AIRCRAFT READY" dal gestore aeroportuale.
- La TWR approverà il push-back e le operazioni di traino sulla taxilane sotto la responsabilità dell'agente di rampa e a seguito dell'approvazione della messa in moto.
- Al fine di garantire un corretto posizionamento sulla taxilane l'equipaggio di bordo, all'atto del push-back, dovrà specificare al personale di terra addetto all'operazione la pista utilizzata per il decollo.
- I piloti degli aeromobili in partenza in self manoeuvring o parcheggiati nelle aree declassate saranno autorizzati a mettere in moto solo dopo che la TWR avrà ricevuto la dichiarazione "AIRCRAFT READY" da parte del gestore.
- Per evitare danneggiamenti dovuti alla propulsione dei motori o al flusso dell'elica, i piloti degli aeromobili parcheggiati agli stands in self-manoeuvring devono effettuare le operazioni di rullaggio in uscita con la minima potenza.
- parcheggi disponibili per gli elicotteri senza carrello e non di base a Genova: 101, 202, 208, 209, 213, 409.
- Non sono consentite operazioni contemporanee di movimento elicotteri da/per lo stand e di altri aeromobili da/ per stand adiacenti.
- Gli elicotteri senza carrello devono procedere sul piazzale ad un'altezza compatibile con l'effetto suolo e ad una velocità non superiore a 20 kts.

2.7 Piazzali a regolamentazione speciale

Requisiti comuni

- Sui singoli piazzali è consentito un solo movimento per volta. Gli aeromobili in arrivo hanno normalmente la priorità su quelli in partenza.
- l'accensione e lo spegnimento dei motori all'interno del piazzale sono a discrezione del pilota con precauzione.
- I piloti degli aeromobili in partenza devono richiedere a Genova TWR l'autorizzazione a muovere dalla posizione di parcheggio quando pronti a rullare con i motori accesi.
- II piloti degli aeromobili in arrivo riporteranno a Genova TWR l'arrivo al parcheggio prima dello spegnimento dei motori.

Piazzale Aeroclub

- Il piazzale è parzialmente in vista della torre di controllo (vedi AIP AD 2 LIMJ APDC in vigore)

Piazzale Manutenzione

- compulsory documentation provided to handler;
- push-back tractor connected (nose-in stand).

2.6 Aircraft movement on aprons 100, 200, 300, 400

- Aircraft movements on aprons shall be conducted according to restrictions provided in AIP AD 2 LIMJ APDC in force.
- Other flights according to apron availability and accepted by aerodrome operator.
General Aviation flights will be accepted according to the capacity of designated area.
In particular conditions and prior notification of 30minutes at least, airside coordinator of aerodromeoperator will issue a proper NOTAM A to update thenumber of diversions allowed with reference to theconditions in progress.
- Push-back is performed under pilot's or handling operators' responsibility.
- Exit from all aircraft stands compulsory with push-back except for the following: 101, 202, 208, 209, 213, 301, 310, 311, 312, 313, 407. Further exceptions will be coordinated by aerodrome operator.
- Pilots of departing aircraft that need to be towed have to start up engines once positioned on apron taxilane and will be cleared to push-back only if declared "AIRCRAFT READY" by the Aerodrome Operator.
- TWR will approve push-back and tug operations on taxilane under ramp agent responsibility and following the start-up approval.
- In order to ensure a correct positioning on the taxilane the crew, upon push-back request, shall specify the runway used for takeoff.
- Pilots of departing aircraft parked at self-manoeuvring and downgraded stands will be cleared for start-up after TWR has received "AIRCRAFT READY" status from aerodrome operator.
- In order to avoid damages due to jet blast or slip stream, pilots of aircraft parked on self manoeuvring stands must perform taxiing out operations with idle thrust.
- Available stands for skidded helicopters not based at Genova: 101, 202, 208, 209, 213, 409.
- No simultaneous helicopters operations are allowed to/ from a stand and other aircraft operations to/from adjoining stands.
- Skidded helicopters shall proceed on the apron at an height compatible with ground effect and at speed not exceeding 20 Kts.

2.7 Apron subject to special regulation

Common requirements

- Only one aircraft movement at a time is allowed on each apron. Arriving aircraft will normally have taxiing priority over departing aircraft.
- Turning on/off the engines allowed with caution at pilots discretion.
- Pilots of departing aircraft shall request to Genova TWR the permission to move from the parking position when ready to taxi with engines running.
- Pilots of arriving aircraft shall report the arrival at the parking position before engine shut down

Flying Club apron

- Apron is partially in sight by control tower (see AIP AD 2 LIMJ APDC in force)

Maintenance apron

a. Il piazzale è parzialmente in vista della torre di controllo (vedi AIP AD 2 LIMJ APDC in vigore)

3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio

3.1. Taxiway A:

- disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'F' (AN124-100, B747-8F), eccetto la porzione tra taxiway E e F che è disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'C'
- non consentita la svolta su taxiway C e D

3.2. Taxiway B:

- disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'F' (AN124-100, B747-8F)

3.3. Taxiway C:

- disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'C'
- non deve essere usata per entrare in pista
- non deve essere usata per liberare la pista provenendo da RWY THR 10
- non consentita la svolta su TWY A in direzione di TWY B

3.4. Taxiway D:

- disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'C'
- non deve essere usata per entrare in pista
- non deve essere usata per liberare la pista provenendo da RWY THR 10
- non consentita la svolta su TWY A in direzione di TWY B

3.5. Taxiway E:

- disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'F' (AN124-100, B747-8F)
- non deve essere usata da ACTF con codice ICAO D', 'E' o 'F' per liberare la pista provenendo da RWY THR 28
- non consentita la svolta da/per TWY A

3.6. Taxiway F:

- disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'E'
- non deve essere usata per liberare la pista provenendo da RWY THR 28 dai seguenti tipi di aeromobili: B777-300ER, A340-500, A340-600

3.7. Taxiway G:

- disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'C'

4 Procedure applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO)

4.1 Minime operative di aeroporto

Non sono consentite operazioni con RVR inferiore a 550m

4.2 Movimentazione al suolo(Ref. AIP AD 2 LIMJ LVP Chart in vigore)

Qualora le condizioni siano tali che tutta o parte dell'area di manovra non sia visibile dal personale ATC e/o il valore della RVR sia inferiore o uguale a 1500m, la movimentazione degli aeromobili sarà condotta seguendo le seguenti prescrizioni:

- sull'area di manovra e' consentita la movimentazione di un solo aeromobile per volta;
- le taxiway F, C, D sono inutilizzabili;
- aeromobili in arrivo:
 - gli aeromobili di codice ICAO fino al 'C' libereranno la pista via raccordo B;

a. Apron is partially in sight by control tower (see AIP AD 2 LIMJ APDC in force)

3 Special rules for taxiway use

3.1. Taxiway A:

- available for ACFT with ICAO code up to 'F' (AN124-100, B747-8F), except portion between taxiway E and F which is available for ACFT with ICAO code up to 'C'
- turn to taxiway C and to taxiway D not allowed

3.2. Taxiway B:

- available for ACFT with ICAO code up to 'F' (AN124-100, B747-8F)

3.3. Taxiway C:

- available for ACFT with ICAO code up to 'C'
- shall not be used to enter the RWY
- shall not be used to vacate the RWY coming from RWY THR 10
- turn to TWY A direction TWY B not allowed

3.4. Taxiway D:

- available for ACFT with ICAO code up to 'C'
- shall not be used to enter the RWY
- shall not be used to vacate the RWY coming from RWY THR 10
- turn to TWY A direction TWY B not allowed

3.5. Taxiway E:

- available for ACFT with ICAO code up to 'F' (AN124-100, B747-8F)
- shall not be used by ACFT with ICAO code 'D', 'E' or 'F' to vacate the RWY coming from RWY THR 28
- turn TO/FM TWY A not allowed

3.6. Taxiway F:

- available for ACFT with ICAO code up to 'E'
- shall not be used to vacate the RWY coming from RWY THR 28 by following type of aircraft: B777-300ER, A340-500, A340-600

3.7. Taxiway G:

- available for ACFT with ICAO code up to 'C'

4 Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO)

4.1 Aerodrome operating minima

No operations allowed with RVR below 550m

4.2 Ground movement(Ref. AIP AD 2 LIMJ LVP Chart in force)

Whenever conditions are such that all or part of the manoeuvring area cannot be visually monitored by ATC and/ or RVR is less than or equal to 1500m, aircraft movement shall be conducted according to the following prescriptions:

- ground movement on movement area is allowed at one aircraft at time;
- taxiways F, C, D are not available;
- arriving aircraft:
 - aircraft with ICAO code up to 'C' shall vacate the runway via taxiway B;

- gli aeromobili di codice ICAO 'D', 'E', 'F' libereranno la pista via raccordo E;

d. aeromobili in partenza:

- gli aeromobili di codice ICAO fino al 'C' entreranno in pista via raccordo G;
- gli aeromobili di codice ICAO 'D', 'E', 'F' entreranno in pista via raccordo E;

e. il follow-me è disponibile su richiesta del ATC/Pilota;

f. obblighi di riporto:

in condizioni di visibilità ridotta tutti i piloti devono riportare a Genova TWR:

- la pista libera;
- il raggiungimento dello stand assegnato.

4.3 Contingencies

NIL

4.4 Avaria radio sull'area di manovra

Vedi tabella 20.8

5 Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario

NIL

6 Restrizioni locali ai voli

6.1. Tutti i voli di Aviazione Generale devono ottenere una PPR richiesta con almeno 6 ore di anticipo al Gestore aeroportuale con mail a dutymanager@airport.genova.it generalaviation@airportgenova.it. I servizi di handling e/o il parcheggio potrebbero non essere assicurati senza PPR.

Sono esentati i voli di Stato di emergenza, umanitari, ambulanza e gli stanziali. In caso di voli dirottati sull'Aeroporto di Genova/ Sestri, le seguenti priorità saranno perse in considerazione per gli aeromobili in atterraggio e che devono parcheggiare:

- a. voli schedulati con destinazione aeroporto di Genova/Sestri
- b. altri voli a seconda della disponibilità degli apron e accettati dal gestore aeroportuale

I voli dell'Aviazione Generale saranno accettati a seconda della disponibilità dell'area a questi destinati.

In caso di situazioni anomale e, con almeno 30 minuti di anticipo, il caposcalo di servizio del Gestore aeroportuale emanerà un apposito NOTAM A per la revisione del numero dei dirottamenti permessi in relazione alle condizioni del momento.

6.2. A causa della strip non conforme ai requisiti di pista strumentale descritti sull'Annesso 14 dell'ICAO, si applicano le seguenti restrizioni operative (in accordo all'Ordinanza ENAC n.14050/ SOV/A.O. datata 14/01/2004):

- a. minime operative di aerodromo per avvicinamenti strumentali RWY 28:
le minime relative sono incrementate del 50%
- b. minime operative di aerodromo per avvicinamenti con circuitazione:
le minime di visibilità pubblicate sono incrementate del 50%. Ceiling 1000 ft oppure il ceiling pubblicato se maggiore.
I suddetti valori devono essere maggiori a qualsiasi altro valore pubblicato
- c. limitazioni dovute al vento:
per ciascun tipo di aeromobile deve essere applicata una riduzione del 30% sulla massima componente dimostrata del vento al traverso pubblicata sul manuale di volo dell'aeromobile AFM (Aircraft Flight Manual). I suddetti valori devono essere inferiori ai valori più bassi pubblicati su "Approaching Plates", e/o a qualsiasi altro valore pubblicato

6.3. È consentito scaricare i residui alimentari dei voli Extra - UE

- aircraft with ICAO code 'D', 'E', 'F' shall vacate the runway via taxiway E;

d. departing aircraft:

- aircraft with ICAO code up to 'C' shall enter the runway via taxiway G;
- aircraft with ICAO code 'D', 'E', 'F' shall enter the runway via taxiway E;

e. follow-me car available on ATC/Pilot's request;

f. mandatory reports:

in reduced visibility conditions all pilots shall report to Genova TWR:

- runway vacated;
- reaching the stand.

4.3 Contingencies

NIL

4.4 Radio failure on the manoeuvring area

See table 20.8

5 Special operational practice for minimum RWY occupancy

NIL

6 Local flight restrictions

6.1. All General Aviation flights must obtain a PPR requested at least 6 hours in advance to the Airport Operator via mail to dutymanager@airport.genova.it generalaviation@airportgenova.it. Handling and/or parking services may not be assured without PPR.

State, emergency, humanitarian, ambulance and base flights are exempted. In case of flights diverted to Genova/Sestri airport, the following priorities will be taken into account for landing and parking aircraft:

- a. scheduled FLT with destination Genova/Sestri aerodrome
- b. other FLT according to apron availability and accepted by aerodrome operator

General Aviation flights will be accepted according to the capacity of designated area.

In particular conditions and prior notification of 30 minutes at least, duty station manager of aerodrome operator will issue a proper NOTAM A to update the number of diversion allowed with reference to the conditions in progress.

6.2. Due to RWY strip not in conformity with ICAO Annex 14 (Provisions for instrumental RWY), the following operational constraints apply (Provision of ENAC - Italian Civil Aviation Authority - n.14050/SOV/A.O. dated 14/01/2004):

- a. aerodrome operating minima for instrumental approach RWY 28:
related minima will be increased by 50%
- b. aerodrome operating minima for circling approach:
published visibility increased by 50%. Ceiling 1000 ft or published ceiling if higher.
The above values shall be higher than any other values published
- c. wind limitations:
it shall be applied a 30% reduction from maximum demonstrated crosswind component published on the AFM (Aircraft Flight Manual) for each type of aircraft.
The above values shall be lower than lowest values published on the "Approaching Plates" and/or any other values published

6.3. Unloading food wastage from Extra - UE flights is available

6.4. Decolli, atterraggi e rullaggi non sono consentiti con RWR inferiore a 550 m e /o base delle nubi al di sotto di 200 ft

6.5. Le operazioni di partenze IFR sono consentite in accordo con le SID pubblicate come descritto nei seguenti punti (in accordo con il provvedimento ENAC nr 0124807-p datato 02/12/2016) a causa di una gru verticale installata a nord del porto pista 28:

- a. nel caso non vengano seguite le SID pubblicate, dopo il decollo si raccomanda di non virare a sinistra immediatamente;
- b. durante la salita iniziale, il pilota dovrà adottare un gradiente di salita di 486 ft/NM (8 %) fino agli 800ft. Tale gradiente dovrà essere mantenuto in ogni circostanza prevedibile e anche in condizioni di volo anormali o in caso di vento in coda con una velocità uguale o maggiore di 5kt;
- c. per il decollo da pista 28 si raccomanda che il Comandante identifichi, per la separazione, i nuovi ostacoli prima delle partenze a vista.

NOTA

Con “valori pubblicati” si intende quanto pubblicato sui manuali operativi adottati dalle Compagnie Aeree od utilizzati dal Comandante.

7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale

7.1. Vedere anche tabella 20.2: “Apron”.

Gli aeromobili dell'aviazione generale di base sostano sui piazzali a regolamentazione speciale (vedi APDC in vigore).

7.2. Se i tacchi non sono disponibili, il comandante o il suo vice devono essere immediatamente rintracciabili dal gestore aeroportuale

8 Avaria radio sull'area di manovra

Ogni qualvolta un'aeromobile che opera sull'area di manovra riscontri un'avaria delle comunicazioni dovrà attenersi a quanto segue:

Aeromobile in partenza

Continuerà rigorosamente sul percorso assegnato, fino al limite dell'autorizzazione ricevuta in attesa dell'arrivo del follow-me per il parcheggio

Aeromobile in arrivo

Libererà la pista in accordo a quanto previsto in tabella 20.3 “Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio” rimanendo in attesa sulla taxiway A dell'arrivo del follow-me per il parcheggio

Aeromobile in arrivo in condizioni di visibilità ridotta

- a. Gli aeromobili fino al codice ICAO 'C' libereranno la pista dal raccordo B e rimarranno in attesa sulla taxiway A del Follow-me per il parcheggio.
- b. Gli aeromobili di codice ICAO 'D', 'E' o 'F' libereranno la pista dal raccordo E e rimarranno in attesa del Follow-me per il parcheggio.

6.4. Take off, landing and taxiing are not permitted with RVR less than 550 m and/or clouds base below 200 ft

6.5. IFR departure operations are allowed in accordance with published SID's and as described in the following points (in accordance with ENAC provision nr 0124807-p dated 02/12/ 2016) due to erected crane installed north harbour runway 28:

- a. in case published SID's are not followed, after take-off is recommended to not turn left immediately;
- b. during the initial climb pilot shall adopt a climb gradient 486 ft/NM (8 %) until reaching 800ft. Such climb gradient shall be maintained in any foreseeable circumstance even in abnormal flight condition or in case of tail wind equal or greater than 5kt;
- c. for take-off runway 28, it is recommended that pilot in command identifies, for separation, the new cranes before visual departures.

REMARK

“Published data” are referred to the operations manual adopted by the operators or used by the pilot in command.

7 Provisions for general aviation aircraft

7.1. See also table 20.2: “Apron”.

General aviation home based aircraft park at special regulation apron (see APDC in force).

7.2. If parking brake is engaged, the pilot in command or his agent must be immediately traceable by the AD operator

8 Radio failure on manoeuvring area

Whenever an aircraft operating in the manoeuvring area experiences a communication failure it shall comply with the following:

Departing aircraft

Shall continue strictly on the assigned taxi route to their clearance limit and wait for the arrival of the follow-me vehicle in order to be guided back to the stand

Arriving aircraft

Shall vacate the runway according to table 20.3 “Special rules for taxiway use” and will stop on taxiway A waiting for the arrival of the follow-me vehicle to be guided to the stand

Arriving aircraft in reduced visibility conditions

- a. Aircraft up to ICAO code 'C' shall vacate the runway via taxiway B and will stop on taxiway A waiting for the follow-me to be guided to the stand.
- b. Aircraft with ICAO code 'D','E' o 'F' shall vacate the runway via taxiway E and will wait for the followme to be guided to the stand.

LIMJ AD 2.21 PROCEDURE ANTIRUMORE

LIMJ AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1 Generalità

Provvedimento DGAC n° 336232 del 29/04/1998.

Oltre a quanto riportato nella presente tabella si rimanda alla sezione ENR 1.5 per la normativa generale e alla tabella 24 per le procedure di INITIAL CLIMB, SID e STAR.

2 Uso delle piste

2.1 Partenze

NIL

2.2 Arrivi

- a. tutti gli atterraggi devono usare l'inversione di spinta con potenza non superiore ai limiti minimi indicati nel manuale dell'aeromobile, salvo per motivi di sicurezza
- b. 2200-0500 (2100-0400) gli aeromobili in atterraggio devono usare l'intera lunghezza di pista per raggiungere il parcheggio ad eccezione degli aeromobili con caratteristiche di atterraggio che consentono una corsa per l'atterraggio ridotta senza l'uso dell'inversione di spinta

1 General

Provision of Italian DGAC n° 336232 dated 29/04/1998.

In addition to what hereafter is stated see also ENR 1.5 for general provisions and table 24 for INITIAL CLIMB, SID and STAR procedures.

2 Use of RWY

2.1 Departures

NIL

2.2 Arrivals

- a. it is compulsory for all landing aircraft to use reverse propulsion not exceeding minimum limits indicated on the aircraft manual except for safety reasons
- b. 2200-0500 (2100-0400) it is compulsory for landing aircraft to use all the RWY length to reach parking area except for aircraft having landing performance allowing a shorter run without use of reverse thrust

2.3 Restrizioni notturne

NIL

3 Restrizioni al suolo**3.1 Spinta inversa**

NIL

3.2 APU

L'uso dell'APU (Auxiliary Power Unit) è consentito a partire da 5 minuti prima dell'orario schedulato di partenza ma solo per la messa in moto; in casi eccezionali l'utilizzo dell'APU è consentito solo per il più breve tempo possibile. Qualora non siano disponibili i generatori fissi o mobili della dotazione aeroportuale, l'APU potrà essere acceso 30 minuti prima dell'orario schedulato di partenza e spento 20 minuti dopo l'arrivo.

3.3 Prove Motori

- a. 2200-0500 (2100-0400) e 1300-1500 (1200-1400) la prova avvio motori è proibita ad eccezione degli aeromobili di immediato utilizzo
- b. ai parcheggi sono consentite solo le prove motori al minimo precedentemente autorizzate dal gestore aeroportuale

4 Attività addestrativa

L'attività addestrativa è proibita HR 2300-0700 (2200-0600)

2.3 Night restrictions

NIL

3 Ground restrictions**3.1 Reverse**

NIL

3.2 APU

The use of APU (Auxiliary Power Unit) is allowed 5 minutes before the scheduled time of departure but only to start up engines; in case of extraordinary reasons, the use of APU shall be reduced to the shortest time. If ground generator units are not available at the aerodrome, APU can be started up 30 minutes before the scheduled time of departure and switched off 20 minutes after the arrival.

3.3 Engine run ups

- a. 2200-0500 (2100-0400) and 1300 1500 (1200-1400) engine run ups are forbidden except for aircraft to be immediately employed
- b. only idle engine run-ups allowed at parking stands previously authorized by aerodrome operator

4 Training activity

Training activity is forbidden HR 2300-0700 (2200-0600)

LIMJ AD 2.22 PROCEDURE DI VOLO**LIMJ AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES****1 GENERALITA'**

NIL

2 PROCEDURE PER I VOLI IFR**2.1 Informazioni generali**

In caso di indisponibilità di GEN VOR, tutti i valori di radiali riferiti a GEN VOR per le SID e le STAR pubblicate, devono intendersi come rilevamenti di pari valore riferiti a GEN NDB

2.2 Arrivi**2.2.1 Procedure di entrata**

Descrizione delle STAR: vedere Tabella 24

In accordo al provvedimento della DCA n. 2 del 14/01/2002 le procedure STAR devono essere considerate quali procedure antirumore. Rotte diverse potranno essere autorizzate in relazione alle necessità del traffico ed alle condizioni meteorologiche del momento.

2.2.2 Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento

Vedere tabella 24

RNP A RWY 10

A causa della particolarità del tratto a vista che si sviluppa sul mare, della orografia del terreno a Nord dell'avvicinamento e degli ostacoli fissi e mobili presenti nel tratto finale dell'avvicinamento, la procedura RNP A RWY 10 può essere effettuata alle seguenti condizioni:

- a. Visibilità minima 5km
- b. Ceiling non inferiore alla OCA pubblicata
- c. PAPI efficiente sia per operazioni notturne che diurne
- d. Gli equipaggi acquisiscano familiarità con le peculiarità dell'avvicinamento, in particolare:
- per il tratto a vista che si svolge prevalentemente sul mare, porre attenzione ai riferimenti certi al suolo che si trovano sul porto localizzato a circa 1.5 NM dal MAPt, gli ostacoli fissi e mobili (orografia, gru e navi in ingresso/uscita dal porto) come indicato in cartina
 - per l'orografia a Nord dell'aeroporto, la necessità di prestare particolare attenzione in presenza di venti forti dai quadranti sud

1 GENERAL

NIL

2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS**2.1 General information**

During GEN VOR unavailability, all radial values referred to GEN VOR for published SID and STAR shall be intended as bearings referred to GEN NDB of same value

2.2 Arrivals**2.2.1 Entry procedures**

STAR description: see Table 24

According to provision of Aerodrome Civil Aviation Authority n. 2 dated 14/01/2002 STAR procedures shall be regarded as noise abatement procedures. Different routes may be assigned according to traffic requirements and meteorological conditions.

2.2.2 Holding/approach/missed approach procedures

See table 24

RNP A RWY 10

Due to the characteristics of the portion to be flown visually above the sea, to the orography of the ground North of approaching direction and to the fixed and mobile obstacles located on the final segment of the path, RNP A RWY 10 procedure is allowed at following conditions:

- a. Visibility 5Km or more
- b. Ceiling not less than published OCA
- c. PAPI operational day and night
- d. Flight crew are familiar with the specific characteristics affecting the approach path, and particularly:
- for the portion to be flown visually above the sea attention shall be paid to visual landmarks on the ground located in the harbor site about 1.5 NM far from MAPt and to mobile or fixed obstacles (orography, cranes and ships moving to/from the port), as reported in chart

per mantenere rigorosamente la prescribed track, secondo quanto di seguito indicato:

Operazioni di trasporto commerciale (CAT) e non commerciale con aeroplani complessi (NCC)

Il comandante deve svolgere un programma di addestramento riguardante le peculiarità dell'avvicinamento e le caratteristiche delle infrastrutture presenti in aeroporto e sulle aree limitrofe, in particolare l'orografia del terreno e gli ostacoli fissi e mobili presenti sul sentiero di avvicinamento.

Operazioni non commerciali con aeroplani non complessi (NCO)

E' raccomandato che il comandante effettui un self-briefing sulle peculiarità dell'avvicinamento e le caratteristiche delle infrastrutture presenti in aeroporto sulle aree limitrofe in particolare l'orografia del terreno e gli ostacoli fissi e mobili presenti sul sentiero di avvicinamento.

Alle limitazioni su indicate vanno aggiunte quelle riportate in tabella 20 "Regolamento del traffico locale" capitolo 6 "restrizioni locali ai voli" comma 2 per gli avvicinamenti con circuitazione dovute alla larghezza della strip non conforme.

2.2.3 Controllo delle velocità

Vedere ENR 2.1.1.1

2.2.4 Procedure di radio-avaria

In caso di radio avaria la radioassistenza designata è GEN VOR. Gli aeromobili in arrivo dovranno attenersi a quanto segue:

- a. se non hanno ricevuto vettori radar e stanno seguendo le regolamentari rotte di entrata, da GEN VOR dovranno portarsi sul fix VARAP e seguire le procedure di radio avaria ICAO
- b. dalle rotte regolamentari di entrata, dovranno mantenere l'ultimo livello assegnato se a/o al di sopra di 7000 ft, oppure salire immediatamente a 7000 ft se al di sotto e portarsi su GEN VOR, quindi portarsi sul fix VARAP su cui iniziare la discesa e seguire le procedure di radio avaria ICAO

In caso di radio avaria e indisponibilità di GEN VOR o di avaria al LOC GSE, la radioassistenza designata su cui iniziare la discesa per l'atterraggio è SES VOR. Gli aeromobili in arrivo dovranno attenersi a quanto segue:

- a. se non hanno ricevuto vettori radar e stanno seguendo le regolamentari rotte di entrata, da SES VOR dovranno seguire le procedure di radio avaria ICAO
- b. se hanno ricevuto un vettore radar che li abbia portati fuori dalle rotte regolamentari di entrata, dovranno mantenere l'ultimo livello assegnato se a/o al di sopra di 6500 ft, oppure salire immediatamente a 6500 ft se al di sotto e portarsi su SES VOR, quindi e seguire le procedure di radio avaria ICAO

2.3 Partenze

2.3.1 Informazioni generali

NIL

2.3.2 Procedure per la messa in moto

NIL

2.3.3 Procedure di uscita

- a. Procedure di salita iniziale: vedere tabella 24.
In accordo al provvedimento della DCA n. 2 del 14/01/ 2002, le procedure di salita iniziale devono essere considerate quali procedure antirumore
- b. Descrizione delle SID: vedere tabella 24

2.3.4 Controllo delle velocità

NIL

3 PROCEDURE RADAR

- for the orography North of aerodrome, special attention shall be paid in maintaining the prescribed track in case of strong wind from south quadrants.
The following conditions will then apply:

For commercial air traffic operations (CAT) or non-commercial flight operated with complex ACFT (NCC)

It is requested that the pilot in command is trained on the characteristics of the approach path and the features of the infrastructures located at the aerodrome and surroundings, particularly the orography and fixed or mobile obstacles affecting the approach path.

For non-commercial flight operations with non-complex ACFT (NCO)

It is recommended that the pilot in command performs a self-briefing on the characteristics of the approach path and the features of the infrastructures located at the aerodrome and surroundings, particularly the orography and fixed or mobile obstacles affecting the approach path.

All the above conditions are additional to those published in item 20 "local traffic regulations" box 6 "local flight restrictions" paragraph 2 for circling approach due to width of RWY strip not compliant with standards.

2.2.3 Speed control

See ENR 2.1.1.1

2.2.4 Radio-failure

In the event of radio failure, the radio aid designated is GEN VOR. Inbound aircraft shall abide by the following:

- a. if they have not received any radar vectors and are following standard inbound routes, from GEN VOR they shall proceed to the fix VARAP and adopt the ICAO radio failure procedures
- b. if they have received a radar vector which took them off the standard inbound routes, they shall maintain the latest level assigned if at or above 7000 ft, or if below such level climb immediately to 7000 ft and proceed to GEN VOR, then proceed to the fix VARAP, start the descent and adopt the ICAO radio failure procedures

In the event of radio failure and GEN VOR unavailability or LOC GSE radio failure, the radio aid designated to descent for landing is SES VOR. Inbound aircraft shall abide by the following:

- a. if they have not received any radar vectors and are following standard inbound routes, from SES VOR they shall adopt the ICAO radio failure procedures
- b. if they have received a radar vector which took them off the standard inbound routes, they shall maintain the latest assigned level if at or above 6500 ft, or if below such level climb immediately to 6500 ft and proceed to SES VOR, then adopt the ICAO radio failure procedures

2.3 Departures

2.3.1 General information

NIL

2.3.2 Start-up procedures

NIL

2.3.3 Exit procedures

- a. Initial climb procedures: see table 24.
According to provision of Aerodrome Civil Aviation Authority n. 2 dated 14/01/2002, initial climb procedures shall be regarded as noise abatement procedures
- b. SID description: see table 24

2.3.4 Speed control

NIL

3 RADAR PROCEDURES

3.1 Informazioni generali

NIL

3.2 Caratteristiche operative**3.2.1 Uso del radar nel Servizio di Controllo di Aerodromo**

NIL

3.2.2 Uso del radar per i movimenti di superficie (SMR)

NIL

3.3 Caratteristiche tecniche

NIL

3.4 Radar avaria

NIL

4 PROCEDURE PER I VOLI VFR**4.1 Informazioni generali**

4.1.1. Per il traffico VFR sono istituiti punti di riporto e norme particolari (vedere ENR 6.3 Carte d'Area VFR)

4.1.2. In caso di avaria radio, i piloti dovranno:

a. se in attraversamento, evitare il CTR di Genova

b. se diretti all'aeroporto di Genova/Sestri, procedere fino a NORTH PEGLI (MJN1) a NW dell'aeroporto, osservare i movimenti aerei ed attendere i segnali ottici della TWR per entrare in circuito di traffico

4.2 Attività di circuito

Il circuito di traffico si svolge a SUD della pista, qualunque sia la direzione di atterraggio.

4.3 Arrivi

I voli VFR, prima di interessare il CTR, dovranno richiedere l'autorizzazione all' APP/TWR, indicando il punto di ingresso e la quota richiesta.

L'Ente ATC potrà approvare la richiesta o modificare l'autorizzazione (ritardando l'ingresso al CTR o facendo attendere l'aeromobile su punti di riporto VFR convenienti) o instradare il volo su rotte ed a quote appropriate. Ai piloti in arrivo sull'aeroporto di Genova/Sestri potrebbe essere richiesto di attendere su NORTH PEGLI (MJN1) perché la TWR di Genova emetta l'autorizzazione ad entrare nel circuito aeroportuale. Tale autorizzazione viene emessa, normalmente, sui punti COGOLETO (MJW1), NERVI (MJE1), NORTH PEGLI (MJN1).

4.4 Partenze

NIL

4.5 Sorvoli

NIL

4.6 VFR Speciale

NIL

4.7 VFR notturno

Divieto di operazioni di volo in VFR/N a tutti gli aeromobili civili, esclusi elicotteri - Regolamento ENAC, edizione n. 2, del 28/01/2002.

4.8 Attività addestrativa

NIL

5 LVP

NIL

LIMJ AD 2.23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE**LIMJ AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION****1 CONCENTRAZIONE DI VOLATILI****3.1 General information**

NIL

3.2 Operational characteristics**3.2.1 Use of radar in Aerodrome Control Service**

NIL

3.2.2 Use of radar for surface movements (SMR)

NIL

3.3 Technical characteristics

NIL

3.4 Radar failure

NIL

4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS**4.1 General information**

4.1.1. Visual reporting points (see ENR 6.3 VFR Area Charts) and special rules for VFR are implemented

4.1.2. In the event of radio failure pilots shall:

a. if crossing, avoid Genova CTR

b. if proceeding inbound to Genova/Sestri aerodrome, proceed inbound to NORTH PEGLI (MJN1) NW of the aerodrome, observe the traffic in progress and wait for visual signals given by TWR to enter the traffic pattern

4.2 Circuit activity

The traffic circuit is SOUTH of the runway whichever the landing direction is.

4.3 Arrivals

Before entering the CTR, VFR flights shall request clearance to APP/TWR, specifying entry point and level/altitude requested.

ATC Unit may approve the request or modify the clearance (holding outside CTR or over convenient visual reporting points) or assign routing/level as appropriate.

Pilots of aircraft inbound to Genova/Sestri aerodrome might be required to hold on NORTH PEGLI (MJN1) waiting for the clearance to join the aerodrome traffic pattern. This clearance issued by Genova TWR is given, normally, when overhead the points: COGOLETO (MJW1), NERVI (MJE1), NORTH PEGLI (MJN1) .

4.4 Departures

NIL

4.5 Overflying

NIL

4.6 Special VFR

NIL

4.7 VFR/N

Night VFR operations forbidden to all civil aircraft except helicopters - ENAC regulation, n. 2, dated 28/01/2002.

4.8 Training activity

NIL

5 LVP

NIL

1 BIRD CONCENTRATION

Presenza di volatili nell'area di manovra e nelle vicinanze come dettagliato nella tabella sotto riportata

Presence of birds on the manoeuvring area and surroundings as detailed in the table below

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours of presence	Quota media di concentrazione dei volatili (FT) APRX Average height of bird concentration (FT)	Grandezza stormi Flock size	Aree di maggior rischio Greatest risk areas	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Gabbiano reale Yellow-legged gull 950g	Tutto l'anno maggior presenza JUN-SEP Whole year, major presence JUN-SEP	Ore diurne con picco all'alba +2 ore Daylight, with a peak at dawn +2 hours	30-200	20-70	Passaggio tra la diga foranea e la terraferma Movements from offshore breakwater to inland	Area di manovra, diga foranea All manoeuvring area, offshore breakwater

2 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE

2.1. Tutte le operazioni di rifornimento carburante degli aeromobili sono condotte sotto la diretta responsabilità del vettore, attraverso la nomina di una persona qualificata nota come 'supervisore rifornimento' (Rif. Decreto Ministeriale 30/06/2011, EU-OPS 1.305)

2.2. Operazioni di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco:

a. PPR al gestore aeroportuale AGS S.p.A. (Tel +39 0106015411, mobile +39 3346242841)

b. gli stand sul piazzale adatti per rifornimento carburante degli aeromobili con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco sono: 102, 105, 203, 206, 302, 302 STOP1, 303, 304, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 408, 409

c. l'equipaggio deve monitorare sulla frequenza: 118.600 MHz

2.3. Incendio/perdita di carburante:

L'equipaggio, una volta constatato un incendio e/o una grossa perdita di carburante, informa la torre di controllo e attiva le procedure della propria compagnia

3 DOCUMENTI DI AZIONE E ACCETTAZIONE DELLA DEVIAZIONE (DAAD), CONDIZIONI SPECIALI (SC) E LIVELLI DI SICUREZZA EQUIVALENTE (ELOS)

Numero di riferimento	Descrizione
SC.LIMJ_001	La runway strip non risulta conforme nelle dimensioni rispetto ai requisiti richiesti dalla CS-ADR-DSN.B.160. Sul lato Nord la larghezza della RWY strip è ridotta di 45 m per un'estensione di 510 m a partire dalla progressiva 2526 m. Per il lato Sud invece la riduzione di 45 m riguarda tutta l'estensione della strip (3036 m). Rif: ADR-DSN.B.160: Width of runway strip
SC.LIMJ_002	All'interno strip di pista dell'aeroporto sono presenti alcuni ostacoli che non hanno le caratteristiche di frangibilità richieste nelle Certification Specifications ADR-DSN.B.165 e ADR DSN.T.915 e nello specifico all'antenna Radar e al manufatto che ospita il gruppo di trasformazione ed alimentazione dell'impianto elettrico del Radar. Rif: CS ADR.DSN.B.165 Objects on runway strips and CS ADR.DSN.T.915 Siting of equipment and installations on operational areas

2 REFUELLING OPERATIONS

2.1. All aircraft refuelling operations are carried out under the direct responsibility of the carrier, through the designation of a qualified person known as the 'refuelling supervisor' (Ref. Ministerial Decree 30/06/2011, EU-OPS 1.305)

2.2. Refuelling with passengers either on board or embarking/disembarking:

a. PPR to AD operator AGS S.p.A. (Tel +39 0106015411, mobile +39 3346242841)

b. the stands on the apron suitable for refuelling aircraft with passengers on board or embarking/disembarking are: 102, 105, 203, 206, 302, 302 STOP1, 303, 304, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 408, 409

c. flight crew must monitor on frequency: 118.600 MHz

2.3. Fire/fuel spillage:

Flight crew, once aware of a fire and/or large fuel spillage during refuelling, informs the control tower and activates its own company procedures

3 DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENTS (DAAD), SPECIAL CONDITIONS (SC) AND EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY (ELOS)

Reference number	Description
SC.LIMJ_001	The runway strip is not compliant with the dimensions required by the CS-ADR-DSN.B.160. On the North side the width of the RWY strip is reduced by 45 m for an extension of 510 m starting from the progressive 2526 m. For the South side instead the 45 m reduction concerns the whole strip extension (3036 m). Ref: ADR-DSN.B.160: Width of runway strip
SC.LIMJ_002	Inside the airport runway strip there are some obstacles that do not have the frangibility characteristics required in the Certification Specifications ADR DSN.B.165 and ADR DSN.T.915: Radar antenna and the structure where the Radar electric system transformation and power supply unit is located. Ref: CS ADR.DSN.B.165 Objects on runway strips and CS ADR.DSN.T.915 Siting of equipment and installations on operational areas

Numero di riferimento	Descrizione
SC.LIMJ_003	La distanza di separazione fra l'asse della pista di volo e l'asse della taxiway parallela A deve essere di almeno 172.5 m per le infrastrutture di volo di codice E come previsto dalla CS D.260 Tab. D1 (5). Tale distanza non è conforme a in quanto le due infrastrutture sono separate di circa 165 metri. Rif: CS ADR-DSN.D.260 - Taxiway
SC.LIMJ_004	Gli stand fronte aerostazione dotati di boarding bridge non garantiscono i 4.5 m di separazione tra l'aereo in ingresso/uscita dallo stand ed il bridge in posizione arretrata. Rif: CS ADR-DSN.E.365- Clearance distances on aircraft
SC.LIMJ_005	La presenza di ostacoli inamovibili esterni al sedime aeroportuale ha comportato la definizione della superficie di avvicinamento con pendenza pari al 3.3% fino a 15 km, superiore ai valori del 2% e 2.5% richiesti rispettivamente per i primi 3 km ed i successivi 3.6 km. Rif: ADR-DSN.J.475: Non-precision approach runways
SC.LIMJ_006	La presenza di ostacoli inamovibili esterni al sedime aeroportuale ha comportato la definizione di superficie di avvicinamento con pendenza della prima sezione pari al 3,3%, superiore al valore di 2% (per la prima sezione) e 2,5% (per la seconda sezione). Rif: ADR-DSN.J.480- Precision approach runways
SC.LIMJ_007	La non conformità in oggetto riguarda l'assenza di un faro avente le caratteristiche riportate nella CS-ADR-DSN.M.620. È presente un faro marittimo "Lanterna" posizionato ad una distanza di circa 3800 metri dalla testata 28 e di circa 6500 metri dalla testata 10. La torre ha un'altezza di 77 metri e la sommità si trova ad una quota di 117 metri sul livello del mare. Il faro emette gruppi di lampi bianchi ogni 20 secondi. Rif : ADR-DSN.M.620 Aeronautical beacons
ELOS.LIMJ_001	Il marking laterale delle vie di scorrimento dei mezzi all'incrocio con le taxiway/taxilane è di tipo "a scacchiera". Rif: ADR-DSN.L.597 Apron service road marking
DAAD.LIMJ_002	La forma e la segnaletica orizzontale dei turn pad non sono conformi agli standard richiesti della normativa in vigore. Rif.: ADR DSN.B.095 Runway Turn Pad; ADR DSN.BL.565 Runway turn pad marking
DAAD.LIMJ_004	La larghezza della strip di pista non è conforme agli standard normativi a causa di limitazioni di carattere fisico legate alla presenza del canale di calma (lato sud della pista di volo). Rif.: ADR DSN.B.160 Width of runway strip

Reference number	Description
SC.LIMJ_003	The separation distance between the flight runway center line and the parallel taxiway center line A must be at least 172.5 m for E code flight infrastructures as required by CS D.260 Tab. D1 (5). This distance does not conform due to the two infrastructures are separated by about 165 meter. Rif: CS ADR-DSN.D.260 - Taxiway
SC.LIMJ_004	Stands in front of Genova airport are equipped with a boarding bridge that do not guarantee the 4.5 m separation between the incoming/leaving aircraft and the bridge in a backward position. Ref: CS ADR-DSN.E.365- Clearance distances on aircraft
SC.LIMJ_005	Due to external irremovable obstacles, RWY 10 approach surface slope up to 15 km is equal to 3.3% higher than the value of 2% and 2.5% required for the first 3 km and the further 3.6 km respectively Ref: ADR-DSN.J.475: Non-precision approach runways
SC.LIMJ_006	Due to external irremovable obstacles RWY 28 approach surface slope of the first section is equal to 3.3%, higher than the value of 2% (for the first section) and 2.5% (for the second section). Ref: ADR-DSN.J.480- Precision approach runways
SC.LIMJ_007	The non-conformity in question concerns the absence of a "Aeronautical beacons" having the characteristics reported in the CS-ADR-DSN.M.620. Is present a maritime beacon "Lanterna" positioned at a distance of about 3800 meters from the threshold 28 and about 6500 meters from threshold 10. The structure has a height of 77 meters and the summit is located at an altitude of 117 meters above sea level. The beacon release groups of white flashes every 20 seconds. Ref: ADR-DSN.M.620 Aeronautical beacons
ELOS.LIMJ_001	Apron service road marking used by ground vehicles at intersections with taxiway/taxilane is zipper-style. Ref: ADR-DSN.L.597 Apron service road marking
DAAD.LIMJ_002	The turn pads' shape and markings do not conform to the required standards of the regulation in force. Ref.: ADR DSN.B.095 Runway Turn Pad; ADR DSN.BL.565 Runway turn pad marking
DAAD.LIMJ_004	The width of the runway strip does not comply with regulation in force due to physical limitations related to the presence of the sea (south side of the runway). Ref.: ADR DSN.B.160 Width of runway strip

Numero di riferimento	Descrizione
DAAD.LIMJ_005	La non conformità riguarda i seguenti due aspetti: - la presenza della viabilità perimetrale all'interno dell'area di strip a Sud della pista di volo. Questa deviazione è dovuta alle caratteristiche fisiche del sedime aeroportuale che vedono in quel lato di pista la presenza del canale di calma - i cassoni in calcestruzzo posti in prossimità del confine aeroportuale lato mare non sono dotati delle rampe interrate come richiesto dalla normativa in vigore. Rif.: ADR DSN.B.165 - Objects on runway strips
DAAD.LIMJ_006	Alcuni oggetti all'interno della runway strip non sono frangibili. In particolare si fa riferimento al manufatto che ospita il gruppo di trasformazione dell'impianto Radar e all'apparato ILS (DME e GP). Il manufatto di servizio al Radar verrà ridotto di volume mentre gli apparati DME e GP saranno ricollocati. Rif.: ADR DSN.B.165 - Objects on runway strips ADR DSN.T.915 - Siting of equipment and installations on operational areas
DAAD.LIMJ_009	Valori di pendenza sull'Apron superiori al limite dell'1% Rif.: ADR DSN.E.360 - Slopes on aprons
DAAD.LIMJ_011	La non conformità in oggetto riguarda la presenza di un sentiero di avvicinamento semplificato (SALS - Simple approach lighting system), su una pista strumentale CAT I. Rif.: ADR DSN.M.625 - Approach lighting systems
DAAD.LIMJ_012	La distanza tra i fuochi di bordo della pista di volo ed il limite della pavimentazione portante è maggiore di 3 m. Rif.: ADR DSN.M.675 - Runway edge lights
DAAD.LIMJ_014	La distanza dei fuochi dal bordo della pavimentazione portante della turn pad 28 è maggiore di 3 m. Rif.: ADR DSN.M.720 - Taxiway edge lights
DAAD.LIMJ_018	La recinzione aeroportuale lato mare non è conforme agli standard richiesti dalla normativa in vigore. Rif.: ADR DSN.T.920 - Fencing

Reference number	Description
DAAD.LIMJ_005	The non conformity concerns the following two aspects: - the presence of perimeter road within the runway strip on south. This deviation is due to the physical characteristics of the airport with the presence of the sea on that side of the runway - the concrete caissons placed near the sea side airport border do not have ramps as required by the regulation in force. Ref.: ADR DSN.B.165 - Objects on runway strips
DAAD.LIMJ_006	Some objects inside the runway strip are not breakable. In particular, reference is made to the building that houses the transformation group of the radar and to the ILS (DME and GP). The Radar's building will be reduced in volume while the DME and GP equipment will be relocated. Ref.: ADR DSN.B.165 - Objects on runway strips ADR DSN.T.915 - Siting of equipment and installations on operational areas
DAAD.LIMJ_009	Slope values on the Apron above the 1% limit Ref.: ADR DSN.E.360 - Slopes on aprons
DAAD.LIMJ_011	The non conformity in question concerns the presence of a simplified approach path (SALS - Simple approach lighting system), on a CAT I instrumental runway. Ref.: ADR DSN.M.625 - Approach lighting systems
DAAD.LIMJ_012	The non conformity concerns the customs fence placed before RWY 28 head. It passes through the simplified approach path (SALS) of runway 28. Ref.: ADR DSN.M.626 - Simple approach lighting systems
DAAD.LIMJ_014	Turn pad edge lights are placed along the edges of the area declared for use as the Turn Pad at a distance greater than 3 m. Ref.: ADR DSN.M.720 - Taxiway edge lights
DAAD.LIMJ_018	The sea side airport fence does not comply with the standards required by the regulation in force. Ref.: ADR DSN.T.920 - Fencing

LIMJ AD 2.24 CARTE AERONAUTICHE RELATIVE ALL'AEROPORTO**LIMJ AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME**

Carte - Charts	Pagine - Pages
AERODROME CHART ICAO	AD 2 LIMJ 2 - 1
HOTSPOT MAP (NOT FOR NAVIGATION)	AD 2 LIMJ 2 - 3
LOW VISIBILITY PROCEDURES CHART	AD 2 LIMJ 2 - 5
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART ICAO	AD 2 LIMJ 2 - 7
AERODROME GROUND MOVEMENT CHART: ACFT CODE D - ICAO	AD 2 LIMJ 2 - 9
AERODROME GROUND MOVEMENT CHART:ACFT CODE E ICAO	AD 2 LIMJ 2 - 11
AERODROME GROUND MOVEMENT CHART:ACFT CODE F ICAO (AN124-100, B747-8F)	AD 2 LIMJ 2 - 13

Carte - Charts	Pagine - Pages
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 10/28	AD 2 LIMJ 3 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE B ICAO	AD 2 LIMJ 3 - 3
LINK ROUTES AND STAR	AD 2 LIMJ 4 - 1
LINK ROUTES AND STAR DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 4 - 3
LINK ROUTES AND STAR SES VOR INOPERATIVE	AD 2 LIMJ 4 - 7
LINK ROUTES AND STAR SES VOR INOPERATIVE DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 4 - 9
STAR RNAV1 RWY 10	AD 2 LIMJ 4 - 11
STAR RNAV1 RWY 10 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 4 - 13
LINK ROUTES AND STAR RNAV1 RWY 28	AD 2 LIMJ 4 - 17
LINK ROUTES AND STAR RNAV1 RWY 28 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 4 - 19
ICAO VISUAL APPROACH CHART	AD 2 LIMJ 5 - 1
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS-Z RWY 28	AD 2 LIMJ 5 - 3
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS-Z RWY 28 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 5 - 5
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS-Y RWY 28	AD 2 LIMJ 5 - 7
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS-Y RWY 28 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 5 - 9
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART LOC-Z RWY 28	AD 2 LIMJ 5 - 11
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART LOC-Z RWY 28 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 5 - 13
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART LOC-Y RWY 28	AD 2 LIMJ 5 - 15
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART LOC-Y RWY 28 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 5 - 17
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-Z RWY 28	AD 2 LIMJ 5 - 19
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-Z RWY 28 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 5 - 21
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-Y RWY 28	AD 2 LIMJ 5 - 23
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-Y RWY 28 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 5 - 25
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 28	AD 2 LIMJ 5 - 27
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 28 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 5 - 29
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP A RWY 10	AD 2 LIMJ 5 - 31
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP A RWY 10 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 5 - 33
GENOVA RWY 10 PRESCRIBED TRACK FOR VISUAL MANOEUVRING RWY 10	AD 2 LIMJ 5 - 35
INITIAL CLIMB PROCEDURES RWY 10/28	AD 2 LIMJ 6 - 1
INITIAL CLIMB PROCEDURES RWY 10/28 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 6 - 3
STANDARD INITIAL DEPARTURE CHART (SID)	AD 2 LIMJ 6 - 5
STANDARD INITIAL DEPARTURE CHART (SID) DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 6 - 7
ICP AND SID RNAV1 RWY 10/28	AD 2 LIMJ 6 - 9
ICP AND SID RNAV1 RWY 10/28 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMJ 6 - 11
AIR TRAFFIC REGULATION DURING SHIPS TRANSIT	AD 2 LIMJ 6 - 15
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO	AD 2 LIMJ 8 - 1

LIMJ AD 2.25 Penetrazione della VSS (Visual Segment Surface)

LIMJ AD 2.25 Visual segment surface (VSS) penetration