

LIPE AD 2.1 INDICATORE DI LOCALITÀ E NOME DELL'AEROPORTO**LIPE AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME****LIPE - BOLOGNA/Borgo Panigale****LIPE AD 2.2 DATI AMMINISTRATIVI E GEOGRAFICI DELL'AEROPORTO****LIPE AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	Coordinate ARP ARP coordinates	44°31'51"N 011°17'49"E
2	Direzione e distanza dalla città Direction and distance from city	1.08 NM NNW
3	Elevazione/Temperatura di riferimento Elevation/Reference temperature	123 FT / 31.2° C
4	Ondulazione del geoide Geoid undulation	128.3 FT
5	Declinazione magnetica/Variazione annuale Magnetic variation/Annual change	3° E (2017.0) / 7'E
6	Autorità amministrativa aeroportuale Aerodrome administration authority	<p>ENAC - DT Emilia-Romagna Aeroporto "Guglielmo Marconi" Via del Triumvirato, 84 40132 Bologna Tel: +39 051 6479690 E-mail: emiliaromagna.apt@enac.gov.it</p>
	Gestore aeroportuale	<p>Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. Direzione Tel +39 051 6479680 Fax: +39 051/6479730 Email: dirgenerale@bologna-airport.it PEC: aeroporto.marconi@pec.bologna-airport.it</p>
	Aerodrome operator	<p>Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. Head Office Tel. +39 051 6479680 Fax: +39 051/6479730 Email: dirgenerale@bologna-airport.it PEC: aeroporto.marconi@pec.bologna-airport.it</p>
	Autorità ATS	<p>ENAV S.p.A. Centro Aeroportuale Bologna Tel: +39 051 4139207; fax +39 051 4139107 e-mail: ci-bologna@enav.it</p>
7	Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Note	<p>1. Codice riferimento ANNESSO 14 per infrastrutture di volo: 4D 2. Aeromobili con codice ICAO "D", "E" ed "F": vedere tabella 20 'Regolamenti del Traffico Locale' 3. Riferimento per segnalazioni relative a problematiche di safety e bird-strike: fax +39 051 6479911</p>
	Remarks	<p>1. Ref. Code ANNEX 14 flight infrastructure: 4D 2. Aircraft with ICAO code letter "D", "E" and "F": see table 20 'Local Traffic Regulations' 3. Reference for safety and bird-strike reports: fax +39 051 6479911</p>

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

1	Amministrazione aeroportuale	H24
----------	-------------------------------------	-----

	Aerodrome Administration	
2	Dogana ed immigrazione Customs and immigration	H24
3	Servizio sanitario Health and sanitation	H24
4	AIS Briefing Office	H24 ARO CBO MILANO
5	ARO	H24 ARO CBO MILANO
6	METEO Briefing Office	H24 ARO CBO MILANO
7	ATS	H24
8	Rifornimento Fuelling	<p>AIR BP JET A1: 0500-2100 (0400-2000) per i voli non schedulati, durante il normale orario di servizio, la richiesta carburante dovrà pervenire 1 HR PN prima del volo, chiamando in sequenza i seguenti nr +39051404133, +393357151259, +393357151260. Per i voli non schedulati, fuori dal normale orario di servizio, la richiesta deve essere inviata con 2 HR PN prima del volo, seguendo la procedura di seguito descritta: inviare preventivamente una richiesta via email ad entrambi i seguenti indirizzi valentino.tuttobene@bp.com e fuel.blq@gmail.com o, in alternativa, un fax al seguente nr +39051403659, specificando tipo di carburante, modalità di pagamento e accordo per il pagamento di un supplemento per le ore di servizio anche in assenza di carburante. Per ricevere una conferma dei servizi richiesti chiamare in sequenza i seguenti nr +393357151259, +393357151260, +393357151258</p> <p>CARBOIL JET A1: 0500-2130 (0400-2030) tel +39 051 312460, fax +39 051 384533, cell +39 345 7557275</p> <p>AIR BP JET A1: 0500-2100 (0400-2000) for not scheduled flights, during normal service hours, fuel request with 1 HR PN before flight, calling in sequence the following nr +39051404133, +393357151259, +393357151260. For not scheduled flights, out of normal service hours, request must be sent with 2 HR PN before flight, following the procedure hereafter described: send in advance an email request to both the following addresses valentino.tuttobene@bp.com and fuel.blq@gmail.com or, alternatively, a fax to the following nr +39051403659, specifying type of fuel, form of payment and agreement to pay extra charge for service hours even if no fuel needed. To receive a confirmation of the requested services, call in sequence the following nr +393357151259, +393357151260, +393357151258</p> <p>CARBOIL JET A1: 0500-2130 (0400-2030) tel +39 051 312460, fax +39 051 384533, mobile +39 345 7557275</p>

9	Handling	<p>H24</p> <p>2300-0400 (2200-0300) servizio handling disponibile solo PPR da inviare prima delle 1900 (1800)</p> <p>PPR non richiesto per voli di stato, umanitari, ambulanza e trasporto organi</p> <p>Aviapartner</p> <p>Duty Officer: cell +39 335 6099856</p> <p>tel +39 051 404723, +39 051 6479244</p> <p>SITA BLQAOXH - BLQAXXH</p> <p>FREQ 131.600 MHz</p> <p>ARGOS VIP PRIVATE HANDLING S.R.L.</p> <p>HR 0600-2200 (0500-2100)</p> <p>Tel.: +39 051 0262971/972</p> <p>Mobile: +39 3924314754</p> <p>E-mail: blq@argosvph.com, ops@argosvph.com;</p> <p>2200-0600 (2100-0500) disponibili su richiesta con preavviso di 30 minuti (H24)</p> <p>Cell: +39 3924314754</p> <p>AS - Aviation Services</p> <p>Duty Officer: cell +39 335 1384723</p> <p>tel +39 051 6479444</p> <p>SITA BLQBBXH - BLQBAXH</p> <p>FREQ131.675 MHz</p> <p>GH BOLOGNA</p> <p>OPS: tel +39 051 6479486</p> <p>Flight Officer: cell +39 340 3313520</p> <p>SITA BLQKEXH - BLQKOXH - BLQKXXH</p> <p>FREQ 131.505 MHz</p> <p>TAG BOLOGNA - OPS Tel: Ph.: +39 051 64 18 901 / 902</p> <p>Mob.: +39 389 69 65 575</p> <p>Fax: +39 051 64 18 909</p> <p>Email: operations@tagbologna.com</p> <p>FREQ131.700 MHz</p>
---	-----------------	--

	Handling	<p>H24 2300-0400 (2200-0300) handling service available only PPR to be sent before 1900 (1800) PPR not requested for state, humanitarian, ambulance, human organs flights Aviapartner Duty Officer: mobile +39 335 6099856 tel +39 051 404723, +39 051 6479244 SITA BLQAOXH -BLQAXXH FREQ 131.600 MHz ARGOS VIP PRIVATE HANDLING S.R.L. HR 0600-2200 (0500-2100) Tel.: +39 051 0262971/972 Mobile: +39 3924314754 E- mail: blq@argosvph.com, ops@argosvph.com; 2200-0600 (2100-0500) available on request with 30 min prior notice (H24) Mobile: +39 3924314754 AS - Aviation Services Duty Officer: mobile +39 335 1384723 tel +39 051 6479444 SITA BLQBBXH -BLQBAXH FREQ131.675 MHz GH BOLOGNA OPS: tel +39 051 6479486 Flight Officer: mobile +39 340 3313520 SITA BLQKEXH - BLQKOKX - BLQKXXH FREQ 131.505 MHz TAG BOLOGNA - OPS Tel: Ph.: +39 051 64 18 901 / 902 Mob.: +39 389 69 65 575 Fax: +39 051 64 18 909 Email: operations@tagbologna.com FREQ131.700 MHz</p>
10	Servizi di sicurezza Security	<p>H24 (solo per voli schedulati) HR 1900-0400 (1800-0300) per gli altri voli, il servizio è fornito solo previo accordo telefonico +39 348 9252700 o tramite e-mail a coordinatorisicurezza@bologna-airport.it (Security Duty Officer)</p> <p>H24 (only for scheduled flights) HR 1900-0400 (1800-0300) for other flights, service provided only by previous agreement by phone +39 348 9252700 or by e-mail to coordinatorisicurezza@bologna-airport.it (Security Duty Officer)</p>
11	De-icing De-icing	<p>H24 (SOLO PER I VOLI SCHEDULATI) Ai voli NON SCHEDULATI con partenza prevista in orario 00-05 LT il servizio deicing sarà assicurato solo se richiesto all'Handler GH Bologna SpA entro le ore 20.00 LT del giorno precedente, ai seguenti contatti: Phone: +39 340 3313520 E-mail: ramp-officer@ghbologna.it ; ops-ctrl-officer@ghbologna.it; controllovoli@ghbologna.it</p> <p>H24 (ONLY FOR SCHEDULED FLIGHTS) For NON-SCHEDULED flights with departure between 00-05 LT, the deicing service will be provided only if requested to GH Bologna SpA before 20.00 LT of the previous day, at the following contacts: Phone: +39 340 3313520 E-mail: ramp-officer@ghbologna.it ; ops-ctrl-officer@ghbologna.it; controllovoli@ghbologna.it</p>
12	Note Remarks	<p>1. De-icing: disponibile dal 1 novembre al 31 marzo 2. Handling: per i voli di Aviazione Generale vedere item 20.7 3. ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1</p> <p>1. De-icing: available from November 1 to March 31 2. Handling: for General Aviation flights see item 20.7 3. ARO CBO MILANO: see GEN 3.1</p>

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

1	Attrezzatura di carico e scarico merci Cargo-handling facilities	Trattori, Elevatori, Nastri trasportatori, Scale, Cargo-Loaders Tractors, Elevators, Conveyor belts, Ladders, Cargo-Loaders
2	Tipi di carburante/Olio Fuel/Oil types	JET A1, JP1 / NIL
3	Capacità di rifornimento Fuelling capacity	CARBOIL n. 5 autobotti da 45000 litri di JET A1 AIR BP n. 4 autobotti da 45000 litri di JET A1 CARBOIL n. 5 tank truck 45000 litres of JET A1 AIR BP n. 4 tank truck 45000 litres of JET A1
4	Sistema de-icing De-icing facilities	Sì - 6 Unità Yes - 6 Units
5	Hangar per aeromobili in transito Hangar space for visiting aircraft	Disponibile su richiesta solo per voli di Aviazione Generale (contattare TAG Bologna operations H24, tel +39 051 6418901) Available on request only for General Aviation flights (contact TAG Bologna operations H24, tel +39 051 6418901)
6	Servizio riparazioni per aeromobili in transito Repair facilities for visiting aircraft	NAYAK AIRCRAFT SERVICES ITALY (H24) ENGINEER ON DUTY: MOB: +393348359201 E-MAIL:BLQ@NAYAK.IT LINE STATION MANAGER: MOB: +393496200873 E-MAIL:FONTANELLI@NAYAK.IT
7	Note	<p>1. HR 2300-0400 (2200-0300): ad eccezione dei voli di Stato/Militari/Ambulanza/Trasporto organi, in assenza di un accordo tra il vettore l'handler, saranno garantiti esclusivamente i seguenti servizi:</p> <p>VOLI IN ARRIVO: - sbarco passeggeri e riconsegna bagagli - chiamata pullman o taxi per trasporto passeggeri</p> <p>VOLI IN PARTENZA: - Nessun servizio</p> <p>2. L'uso del sistema di gestione dei bagagli per il loro smistamento è garantito solo per i voli schedulati. Gli altri voli necessitano di accordo con l'esercente: Tel: +39 051 6479908-9909, E-mail: cos@bologna-airport.it, SITA: BLQOWXH</p>
	Remarks	<p>1. HR 2300-0400 (2200-0300): except fo State/Military/Ambulance/Organ transport flights, when no handling agreement is arranged between carrier and handler, only following services will be granted:</p> <p>ARRIVING FLIGHTS: - passengers disembarkation and baggage delivery - coach or taxi call for passengers transportation</p> <p>DEPARTING FLIGHTS: - No service</p> <p>2. Use of baggage handling system for baggage sorting granted only to scheduled flights. Other flights need specific agreement with aerodrome operator: Tel: +39 051 6479908-9909, E-mail: cos@bologna-airport.it, SITA: BLQOWXH</p>

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

1	Alberghi Hotels	Alberghi nelle vicinanze dell'aeroporto ed in città Hotels within a short distance from AD and in town
2	Ristoranti Restaurants	In aerostazione e nelle vicinanze dell'aeroporto In airport and within a short distance from AD
3	Trasporti Transportation	Autobus , taxi ed autonoleggi Bus, taxi and car rental

4	Servizio medico Medical facilities	Pronto soccorso, medico, infermeria, 12 bombole di ossigeno. Ospedale in Bologna città km 3 First aid treatment, Medical assistance, Infirmary, 12 oxygen cylinders. Hospital in Bologna town 3 km
5	Banca e ufficio postale Bank and Post office	Banca: No (disponibili Bancomat e servizi di cambiavalute) - Ufficio Postale: No Bank: No (cash-teller and currency exchange service available) - Post office: No
6	Ufficio turistico Tourist office	Sì Yes
7	Note Remarks	NIL

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

1	Categoria servizio antincendio aeroportuale Aerodrome category for fire fighting	CAT 8 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso Rescue equipment	Conforme alla CAT 8 ICAO Compliant with CAT 8 ICAO
3	Rimozione aeromobili in difficoltà Capability for removal of disabled aircraft	Sì Yes
4	Note Remarks	NIL

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

1	Equipaggiamenti di pulitura Types of clearing equipment	Spazzatrici, turbine, lame sgombraneve, spargiliquido Sweepers, blowers, blades, sprayers
2	Priorità Clearance priorities	Pista - Taxiway - Apron Runway - Taxiway - Apron
3	Uso di materiale per il trattamento della superficie dell'area di movimento Use of material for movement area surface treatment	NIL NIL
4	Piste invernali appositamente preparate Specially prepared winter runways	NIL NIL
5	Note Remarks	<p>1. Le condizioni superficiali della pista di volo sono diffuse tramite il Global Reporting Format: vedere l'AIC A1/2022 Il coefficiente di aderenza pista sarà rilevato con Saab Friction Tester (SFT) e pneumatico ad alta pressione solo sui seguenti tipi di contaminazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. ghiaccio (95 km/h) b. neve compattata (95 km/h) <p>2. Liquido de-icing utilizzato sull'area di movimento: KFOR (Formiato di potassio) Solido de-icing utilizzato sull'area di movimento: NAFO (Formiato di sodio)</p> <p>3. Piste invernali appositamente predisposte: non applicabile</p> <p>1. Runway surface conditions reported by Global Reporting Format : see AIC A1/2022 RWY friction measurement test will be performed with Saab Friction Tester (SFT) and high pressure tyre only on the following kinds of contamination:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. ice (95 km/h) b. compacted snow (95 km/h) <p>2. De-icing fluid used on movement area: KFOR (Potassium formate) De-icing solid used on movement area: NAFO (Sodium formate)</p> <p>3. Specially prepared winter runways: not applicable</p>

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

1	Superficie e resistenza dell'area di stazionamento Apron surface and strength	Identificativo Designator	Superficie Surface	Resistenza Strength	
		Apron 1	CONC	PCN 119/R/B/W/T	
		Apron 2	CONC	PCN 121/R/B/W/T	
		Apron 3	CONC	PCN 99/R/A/W/T	
		Apron 4	CONC	PCN 54/R/D/W/T	
		De-icing pad	ASPH	PCN 120/F/A/W/T	
2	Larghezza, superficie e resistenza delle TWY TWY width, surface and strength	Identificativo della TWY Designator of TWY	Larghezza (M) Width (M)	Superficie Surface	Resistenza Strength
		A	24 M	ASPH	PCN 120/F/A/W/T
		B	27 M	ASPH	PCN 120/F/A/W/T
		C	25 M	ASPH	PCN 85/F/A/W/T
		D	24 M	ASPH	PCN 76/F/B/W/T
		E	23 M	ASPH	PCN 75/F/B/W/T
		F	23 M	ASPH	PCN 89/F/B/W/T
		G	23 M	ASPH	PCN 118/F/A/W/T
		H	23 M	ASPH	PCN 74/F/B/W/T
		J	23 M	ASPH	PCN 115/F/A/W/T
		K	23 M	ASPH	PCN 79/F/A/W/T
		T	23 M	ASPH	PCN 79/F/A/W/T
		NOTE larghezza: 44 M tra TWY A e TWY B (incluso); 38 M tra TWY B e TWY TP (escluso); 44 M tra TWY TP e TWY TU (inclusi); 38 M tra TWY TU (escluso) e TWY K			
		REMARKS width: 44 M between TWY A and TWY B (included); 38 M between TWY B and TWY TP (excluded); 44 M between TWY TP and TWY TU (included); 38 M between TWY TU (excluded) and TWY K			
		TK	97 M	ASPH	PCN 137/F/A/W/T
		TL	37 M	ASPH	PCN 120/F/A/W/T
		TM	37 M	ASPH	PCN 120/F/A/W/T
		TN	36 M	ASPH	PCN 120/F/A/W/T
		TP	38 M	ASPH	PCN 91/F/B/X/T
		TQ	32 M	ASPH	PCN 79/F/A/W/T
		TR	34 M	ASPH	PCN 113/F/A/W/T
		TS	73 M	ASPH	PCN 111/F/A/W/T
		TU	51 M	ASPH	PCN 91/F/B/X/T
		TV	90 M	ASPH	PCN 137/F/A/W/T
		TW	56 M	ASPH	PCN 113/F/A/W/T
		TY	25 M	ASPH	PCN 120/F/A/W/T
3	Localizzazione/Elevazione ACL ACL location/Elevation	TESTATA 12 / 119 FT HEAD 12 / 119 FT			
4	Punto di controllo VOR /INS VOR/INS checkpoints	NIL / NIL			
5	Note Remarks	NIL			

LIPE AD 2.9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA, SISTEMA DI CONTROLLO E SEGNALETICA**LIPE 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 APDC in vigore See APDC in force
2	Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY RWY and TWY markings and lights	Vedi ADC in vigore RGL presenti, vedi ADC in vigore See ADC in force RGL available, see ADC in force
3	Barre d'arresto Stop bars	Barre d'arresto comandate presenti su T1, B2, T2, J, T3, K Controlled stop bars on T1, B2, T2, J, T3, K
4	Note Remarks	1. "NO ENTRY" bar presente su C, D, E, F, G, H 2. Segnaletica verticale e orizzontale "NO ENTRY" su F, G 1. "NO ENTRY" bar on C, D, E, F, G, H 2. "NO ENTRY" markings and signs on F, G

LIPE AD 2.10 OSTACOLI AEROPORTUALI**LIPE 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	
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

Vedi AOC in vigore - See AOC in force

LIPE AD 2.11 INFORMAZIONI METEOROLOGICHE**LIPE 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	P, W, SWL

	Charts and other information available for briefing or consultation	
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	Bologna TWR, Bologna APP
10	Informazioni climatologiche ed informazioni supplementari Climatological information and additional information	<p>1. ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1</p> <p>2. ITALY MFU: vedi GEN 3.5</p> <p>3. Aeroporto occasionalmente interessato da fenomeni di wind shear orografico, in prevalenza con venti da SO-NO e da ENE, dovuti all'effetto schermante dei rilievi che circondano la Pianura Padana su tre lati. La maggior parte degli episodi si presenta con cielo nuvoloso o temporali</p> <p>4. Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 7500ft e cumulonembi o cumuli torreggianti con base di qualsiasi altezza</p> <p>1. ARO CBO MILANO: see GEN 3.1</p> <p>2. ITALY MFU: see GEN 3.5</p> <p>3. Aerodrome occasionally affected by terrain-induced wind shear phenomena, mostly originated by winds from SW-NW and ENE directions, due to the shielding effect of the reliefs surrounding the Po Valley on three sides. Most events occur with cloudy sky or thunderstorm</p> <p>4. Clouds of operational significance: clouds with base height below 7500ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance</p>

LIPE AD 2.12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE**LIPE 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
12	116.71°	2803 x 45	PCN 112/F/A/W/T ASPH	44°32'24.01"N 011°16'33.55"E <hr/> 44°31'47.70"N 011°18'14.44"E <hr/> 128.3 FT	120.2 FT / 120.0 FT
30	296.71°	2803 x 45	PCN 112/F/A/W/T ASPH	44°31'52.97"N 011°17'59.79"E <hr/> 44°32'28.52"N 011°16'21.01"E <hr/> 128.4 FT	120.4 FT / 120.0 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
12	Longitudinale: vedi AOC Trasversale: 1,5% Longitudinal: see AOC RWY transverse slope: 1,5%	NIL	120 x 180	2923 x 300	90 x 150

Designazione RWY 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
30	Longitudinale: vedi AOC Trasversale: 1,5% Longitudinal: see AOC RWY transverse slope: 1,5%	NIL	60 x 180	2923 x 300	120 x 90

Designazione RWY RWY Designation	OFZ Obstacle free zone	Note Remarks
1	12	13
12	Si/ Yes	1) DTHR 310 m 2) STRIP: la portanza delle parti in terra della striscia non è conforme alle raccomandazioni ICAO/Strength of earth parts of the STRIP not standard ICAO
30	NIL	1) DTHR 362 m 2) STRIP: la portanza delle parti in terra della striscia non è conforme alle raccomandazioni ICAO/Strength of earth parts of the STRIP not standard ICAO

LIPE AD 2.13 DISTANZE DICHIARATE**LIPE AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

Designazione RWY RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
12	2803	2923	2803	2493
INT TAKE-OFF B	2400	2520	2400	-
INT TAKE-OFF C	2100	2220	2100	-
INT TAKE-OFF D	1900	2020	1900	-
30	2803	2863	2803	2441
INT TAKE-OFF H	2395	2455	2395	-
INT TAKE-OFF J	2630	2690	2630	-
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			

LIPE AD 2.14 LUCI DI AVVICINAMENTO E DI PISTA**LIPE 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
12	CAT I CAT II III	900 900	LIH LIH	THR + wing bar G	NIL	3° wing bar lato sx left side	17.5	900
30	CAT I	540	LIH	THR G	NIL	3.5° wing bar lato dx right side	17.8	NIL

RWY ID	ASSE CENTRALE PISTA RCL				BORDO PISTA RWY EDGE			
	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
12	1900 600 300	15 15 15	W W/R R	NIL NIL NIL	307 1893 600	60 60 60	R W Y	LIH LIH LIH
30	1855 600 300	15 15 15	W W/R R	NIL NIL NIL	360 1795 600	60 60 60	R W Y	LIH LIH LIH

RWY ID	FINE PISTA RWY END	SWY		RTIL	CGL	Note Remarks	
		Colore Colour	Lunghezza Length (M)	Colore Colour			
1	8	9.1	9.2	10	11	12	
12	R	NIL	NIL	2	NIL	NIL	
30	R	NIL	NIL	2	NIL	NIL	

LIPE AD 2.15 ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA**LIPE 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: 44°31'48"N 011°17'37"E Caratteristiche: Caratteristiche: NIL Orario: H24 Coordinate IBN: 44°32'11"N 011°17'30"E Caratteristiche: Caratteristiche: IBN luce verde, lettere 'BOA' emesse in codice Morse ogni 10" con intervallo di 2" Orario: H24 ABN Coordinates: 44°31'48"N 011°17'37"E Characteristics: Characteristics: NIL Hours: H24
----------	---	---

		IBN Coordinates: 44°32'11"N 011°17'30"E Characteristics: Characteristics: IBN green light, letters 'BOA' Morse code flashed every 10" with interval of 2" Hours: H24
2	Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI location and lights Anamometer location and lights	LDI: NIL Anemometri: 1) 447 m dopo THR RWY 12, 241 m lato sinistro RCL 2) 413 m dopo THR RWY 30, 246 m lato destro RCL LDI: NIL Anemometers: 1) 447 m after THR RWY 12, 241 m left side RCL 2) 413 m after THR RWY 30, 246 m right side RCL
3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY TWY edge and center line lighting	Sì Yes
4	Alimentatore secondario/Tempo di intervento Secondary power supply/Switch over time	Attivo in 15" con gruppi elettrogeni "GEIA" Attivo in 1" con "UPS" solo su alcuni circuiti Active in 15" with power unit "GEIA" Active in 1" with "UPS" on specific circuit only
5	Note Remarks	1. Segnalazioni luminose di emergenza: lampada per segnalazionii 1. Emergency lights: signalling lamp

LIPE AD 2.16 AREA DI ATERRAGGIO ELICOTTERI**LIPE 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

LIPE AD 2.17 SPAZIO AEREO PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO**LIPE 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
Bologna Borgo Panigale ATZ Circular area centered on 44°31'50"N 011°17'33"E within a 5.0 NM radius.	2000 FT AGL	D	Bologna TWR EN/IT	6000 FT	1) WI Bologna CTR 2) Per il linguaggio da utilizzare per i voli VFR fare riferimento alla tabella 22, punto 4.1 'Informazioni generali'/For language to be used by VFR flights refer to table 22, item 4.1 'General information'

LIPE AD 2.18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO**LIPE 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	Bologna APP	118.150	H24	La frequenza viene utilizzata nelle seguenti modalità/The frequency is used as follows: 1) Frequenza principale ad EST della linea descritta nella tabella 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) ed al para 7 di ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (Vedi anche ENR 6.3-5)/Main frequency EAST of line described on table 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) and para 7 ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (See also ENR 6.3-5) 2) Frequenza a discrezione ATC ad OVEST della linea come descritta sopra al punto 1/ATC discretion frequency WEST of line as described on point 1 above
APP	Bologna APP	120.100	H24	La frequenza viene utilizzata nelle seguenti modalità/The frequency is used as follows: 1) Frequenza a discrezione ATC ad OVEST della linea come descritto nella tabella 22.1 (AD2 LIPE)/ATC discretion frequency WEST of line as described on table 22.1 (AD2 LIPE)
APP	Bologna APP	133.775	H24	La frequenza viene utilizzata nelle seguenti modalità/The frequency is used as follows: 1) Frequenza principale ad OVEST della linea descritta nella tabella 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) ed al para 7 di ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (Vedi anche ENR 6.3-5)/Main frequency WEST of line described on table 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) and para 7 ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (See also ENR 6.3-5) 2) Frequenza a discrezione ATC ad EST della linea come descritta sopra al punto 1/ATC discretion frequency EAST of line as described on point 1 above

Servizio Service	Nominativo Call sign	Frequenza (MHZ) Frequency (MHZ)	Orario Operational hours	Note Remarks
1	2	3	4	5
APP	Bologna Radar	118.150	H24	<p>La frequenza viene utilizzata nelle seguenti modalità/The frequency is used as follows:</p> <p>1) Frequenza principale ad EST della linea descritta nella tabella 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) ed al para 7 di ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (Vedi anche ENR 6.3-5)/Main frequency EAST of line described on table 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) and para 7 ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (See also ENR 6.3-5)</p> <p>2) Frequenza a discrezione ATC ad OVEST della linea come descritta sopra al punto 1/ATC discretion frequency WEST of line as described on point 1 above</p>
APP	Bologna Radar	120.100	H24	<p>La frequenza viene utilizzata nelle seguenti modalità/The frequency is used as follows:</p> <p>1) Frequenza a discrezione ATC ad OVEST della linea come descritto nella tabella 22.1 (AD2 LIPE)/ATC discretion frequency WEST of line as described on table 22.1 (AD2 LIPE)</p>
APP	Bologna Radar	133.775	H24	<p>La frequenza viene utilizzata nelle seguenti modalità/The frequency is used as follows:</p> <p>1) Frequenza principale ad OVEST della linea descritta nella tabella 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) ed al para 7 di ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (Vedi anche ENR 6.3-5)/Main frequency WEST of line described on table 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) and para 7 ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (See also ENR 6.3-5)</p> <p>2) Frequenza a discrezione ATC ad EST della linea come descritta sopra al punto 1/ATC discretion frequency EAST of line as described on point 1 above</p>
TWR	Bologna Ground	121.925	0600-2200 (0500-2100)	NIL
TWR	Bologna TWR	120.800	H24	NIL
TWR	Bologna TWR	120.100	Vedi note/See remarks	1) A discrezione ATC/ATC discretion
ATIS	Bologna Arrival Information	134.875	H24	<p>1) Bologna ATIS emette informazioni aggiornate in tempo reale/Bologna ATIS broadcast message issues real time updated info</p> <p>2) Informazioni ATIS disponibili al numero di telefono +39 051 4139009/ATIS message available on telephone number +39 051 4139009</p>

LIPE AD 2.19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATERRAGGIO**LIPE 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
VDF	Bologna Gonio Homer	NIL	H24	44°32'08.7"N 011°17'38.2"E	NIL	limitazioni entro/limitations within 30 NM 120°/150° MRA 4500 FT 150°/200° MRA 6500 FT 200°/240° MRA 5500 FT 240°/270° MRA 4500 FT 270°/120° MRA 1500 FT	1) Disponibile su richiesta su tutte le frequenze di TWR/APP ed emergenza/available on request on all TWR/APP and emergency frequencies
DVOR/DME (3° E-2020.0)	BOA	117.10 MHZ CH 118X	DVOR H24 DME H24	DVOR 44°32'13.3"N 011°17'26.4"E DME 44°32'13.2"N 011°17'26.9"E	43 M AMSL	DVOR 50 NM/40000 FT DME 060°/270° 50 NM/40000 FT 270°/030° 95 NM/40000 FT 030°/060° 120 NM/40000 FT DVOR/DME limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/060° MRA 6000 FT 060°/120° MRA 5000 FT 120°/170° MRA 8000 FT 170°/300° MRA 9000 FT 300°/360° MRA 7000 FT	1) MAINT: Secondo TUE di ogni mese/second TUE of each month: 1330-1500 (1230-1400)
VOR/DME (3° E-2020.0)	CHI	114.10 MHZ CH 88X	VOR H24 DME H24	VOR 45°04'15.9"N 012°16'53.2"E DME 45°04'15.9"N 012°16'52.6"E	13 M AMSL	80 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/230° MRA 5000 FT 230°/360° MRA 6000 FT	1) MAINT: VOR Primo TUE di ogni mese/first TUE each month: 0900-1100 (0800-1000) DME Primo TUE di APR e OCT/first TUE of APR and OCT: 0900-1100 (0800-1000)
ILS RWY 30 LOC CAT I (1° E-2005.0)	IBBP	109.75 MHZ	H24	44°32'31.3"N 011°16'13.2"E	NIL	limitazioni oltre/limitations beyond 17 NM MRA 3000 FT	NIL
DME	IBBP	CH 34Y	H24	44°32'01.5"N 011°17'52.7"E	42 M AMSL	limitazioni a/limitations at 25 NM 020°/100° MRA 5000 FT 100°/140° MRA 3000 FT 140°/280° MRA 7000 FT 280°/020° MRA 2000 FT	NIL
GP	-	333.05 MHZ	H24	44°32'00.9"N 011°17'52.3"E	NIL	NIL	Slope 3.5° RDH: 16.6 M
ILS RWY 12 LOC CAT IIIB (2° E-2010.0)	IBLN	108.90 MHZ	H24	44°31'45.2"N 011°18'21.4"E	NIL	limitazioni a/limitations at 17 NM MRA 3500 FT	1) Fascio posteriore non utilizzabile/ back beam not usable
DME	IBLN	CH 26X	H24	44°32'24.2"N 011°16'50.8"E	40 M AMSL	25 NM/10000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 120°/270° MRA 5000 FT 270°/120° MRA 2500 FT	NIL

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
GP	-	329.30 MHZ	H24	44°32'23.7"N 011°16'50.3"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 16.5 M

LIPE AD 2.20 REGOLAMENTI LOCALI DI AEROPORTO**LIPE AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS****1 Uso preferenziale delle piste**

NIL

2 Apron**Ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali**

L'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali è assicurato in collaborazione tra ENAV S.p.A. e il gestore aeroportuale 'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.' 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. Bologna GROUND: 121.925 MHz HR 0600-2200 (0500-2100)

b. Bologna TWR: 120.800 MHz (H24)

2.3 Area di applicazione

Vedi AIP AD 2 LIPE APDC

NOTA

Il piazzale 4 è soggetto a regolamentazione speciale (vedi il paragrafo 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 parcheggio

c. follow-me:

l'assistenza del follow-me è obbligatoria per le seguenti operazioni:

- rullaggio degli aeromobili in ingresso nei piazzali 1, 2, 3, 4
- rullaggio aeromobili in partenza attraverso le aircraft stand taxilane U, V
- quando richiesto dalle procedure locali di bassa visibilità (AWO)
- hover-taxi/air-taxi di elicotteri di ricerca e soccorso e dei Vigili del Fuoco sulla aircraft stand taxilane U
- traino degli aeromobili sull'area di movimento
- traino degli aeromobili da/per gli hangar
- scorta di veicoli e mezzi da/per l'area di manovra
- rullaggio sull'apron quando richiesto dalla normativa locale per motivi operativi o di safety

d. l'assistenza del marshaller è obbligatoria per tutti gli aeromobili in arrivo/partenza e per le operazioni di messa in moto da/per i piazzali 1, 2, 3.

1 Runway preferential use

NIL

2 Apron**Orderly movement of aircraft on aprons**

Orderly movement of aircraft on the aprons is provided in cooperation with ENAV S.p.A. and the aerodrome operator 'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.' 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. Bologna GROUND: 121.925 MHz HR 0600-2200 (0500-2100)

b. Bologna TWR: 120.800 MHz (H24)

2.3 Application area

See AIP AD 2 LIPE APDC

REMARK

Apron 4 is subject to special regulation (see paragraph 7)

2.4 Services provided

a. departing aircraft:

- Push-back and/or taxiing instructions

b. arriving aircraft:

- taxiing instructions
- stand allocation

c. follow-me:

follow-me car mandatory for the following operations:

- taxi and air-taxi of aircraft entering aprons 1, 2, 3, 4
- taxi and air-taxi of aircraft departing via aircraft stand taxilane U, V
- when required by local procedures in reduced visibility conditions (AWO)
- rescue and firefighting helicopters hover-taxi/airtaxi aircraft stand taxilane U
- towing of aircraft on movement area
- towing of aircraft to and from hangar
- escort of vehicles and equipment to and from manoeuvring area
- taxi on apron when required by local regulations due to operational or safety reasons

d. marshaller assistance is mandatory for all arriving/ departing aircraft and for engine start-up operations from/to Apron 1, 2, 3.

2.5 Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali 1, 2, 3

Aeromobili in partenza:

l'ATC fornirà l'autorizzazione alla messa in moto solo dopo comunicazione da parte del gestore di "AIRCRAFT READY".

NOTA

Lo stato 'aircraft ready' significa:

- **porte e stive sono chiuse**
- **documentazione obbligatoria consegnata all'handler**
- **Aircraft Safety Area è libera da ostacoli, veicoli, equipaggiamenti e persone**
- **aeromobile pronto al rullaggio o al power-back/ push-back**
- **trattore per il push-back connesso (solo per nose-in stand)**

2.6 Movimentazione degli aeromobili sui piazzali

a. Piazzali 1, 2, 3

Ingresso ai parcheggi

L'ingresso al parcheggio avviene attraverso le aircraft stand Taxilane W, U o Z.

(Follow-me obbligatorio).

Uscita dal parcheggio

- In accordo alle caratteristiche del parcheggio assegnato, l'uscita potrà avvenire secondo le seguenti modalità:
- Automanovra
- messa in moto allo stand; uscita dal parcheggio dalla via di rullaggio assegnata.
- Push-back
- spinta fino allo start point sulla a/c stand taxilane W, U o Z; uscita dal piazzale dalla via di rullaggio assegnata.
- Power-back/Straight Back
- Manovra in accordo alle istruzioni del Marshaller; uscita dal piazzale dalla via di rullaggio assegnata.

b. Push-back sulla TWY T di aeromobili di codice ICAO F dagli stand 302 e 114.

La manovra comincia sul piazzale e termina sulla via di rullaggio T. Prima di cominciare la manovra i piloti devono richiedere l'approvazione di Bologna GND/TWR. L'handler effettuerà l'operazione di spinta in accordo alle istruzioni di Bologna GND/TWR (prua Est o Ovest).

c. Push-back sulla TWY T di aeromobili di codice ICAO D, E e F dagli stand 114-115

• Con deicing pad non in uso

Gli aeromobili di codice Icao D effettueranno il push-back sulla TWY T e saranno trainati e rilasciati sulla IHP Y1 per il successivo rullaggio in direzione TWY TY con l'assistenza del follow-me. Gli aeromobili di codice Icao E e F effettueranno il push-back sulla TWY T in accordo alla procedura prevista con deicing pad in uso.

• Con deicing pad in uso

Gli aeromobili di codice Icao D, E e F effettueranno il push-back sulla TWY T. Prima di cominciare la manovra i piloti devono richiedere l'approvazione di Bologna GND/TWR. L'handler effettuerà l'operazione di spinta in accordo alle istruzioni di Bologna GND/TWR (prua Est o Ovest).

d. Push-back di aeromobili di codice ICAO E dal Piazzale 3

La manovra comincia sul piazzale e termina sulla stand taxilane W.

e. Power back/Push-back/Straight-back

La manovra è eseguita sotto la responsabilità dell'handler/ Marshaller.

f. Straight-back

2.5 Limitations/regulations on aprons 1, 2, 3

Departing aircraft:

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 closed**
- **compulsory documentation provided to handler**
- **Aircraft Safety Area clear from obstacles, vehicles, equipment, and ground personnel;**
- **aircraft ready for taxi or power back/push back**
- **push-back tractor has been connected (applicable only for nose-in stands)**

2.6 Aircraft movement on aprons

a. Apron 1, 2, 3

Stand entrance

Stand entrance takes place via aircraft stand taxilane W, U or Z (Follow-me car guidance compulsory).

Stand exit

- According to assigned stand features, exit manoeuvre takes place by:
 - Self Manoeuvring
 - start-up on assigned stand; taxi to assigned exit TWY.
 - Push-back
 - push-back to assigned start point on aircraft stand taxilane W, U or Z; taxi to assigned exit TWY
 - Power-back/Straight-back
 - manoeuvre according to Marshaller instruction, taxi to assigned exit TWY.

b. Push-back on TWY T of ICAO code F aircraft from stand 302 and 114.

The manoeuvring starts on the apron and ends on TWY T. Before starting operations, pilots must request approval by Bologna GND/TWR. The handling operators will push back the aircraft according to GND/TWR instruction (nose East or West).

c. Push-back on TWY T of ICAO code D, E and F aircraft from stand 114-115

• Deicing pad not in use

Icao code D acft shall push-back on TWY T and then will be towed and released on IHP Y1 for subsequent taxi to TWY TY with follow-me car assistance.

Icao code E and F acft shall perform push-back on TWY T according to the procedure in force with deicing pad in use

• Deicing pad in use

Icao code D, E and F acft shall perform push-back on TWY T. Before starting operations, pilots must request approval by Bologna GND/TWR. The handling operators will push back the aircraft according to GND/TWR instruction (nose East or West).

d. Push-back of ICAO code E aircraft from Apron 3

The manoeuvring starts on the apron and ends on ACFT stand taxilane W.

e. Push-back/Power-back/Straight-back

The manoeuvre is performed under handler/Marshaller responsibility.

f. Straight-back

Modalità di push back o power-back in linea retta verso una posizione sul piazzale (libera da veicoli, equipaggiamenti e personale di terra) dalla quale il rullaggio può essere iniziato in maniera sicura.

g. Utilizzo della deicing pad

La deicing pad può essere utilizzata, alternativamente, per le seguenti tipologie di operazioni:

- a. operazioni di deicing (vedere box 2.23, item 1)
- b. push-back aeromobili sullo start point S2 solo per aeromobili fino a codice C ICAO
- c. spinta di aeromobili di codice Icao D sulla TWY T e con successivo traino sulla IHP Y1 e rullaggio in direzione TWY TY con assistenza del Follow-me
- d. uscita degli aeromobili dall'Apron 1 tramite rullaggio (assistito dal Follow-me) sul percorso IHP Y1 - DEICING PAD - TWY TY
- e. Parcheggio temporaneo per aeromobili di aviazione generale

Aeromobile in partenza che necessita di effettuare il trattamento di de/anti-icing

Il pilota pronto per la messa in modo riporterà alla TWR di aver già coordinato le operazioni di de-icing/anti-icing/desnowing. Gli aeromobili che richiedono il servizio de-icing, quando pronti a rullare, saranno autorizzati dalla TWR all'IHP Y1. Per le specifiche procedure de-icing vedere AIP Italia, AD 2 LIPE, tabella 23.

2.7 Piazzale a regolamentazione speciale

Per le procedure applicabili sull'Apron 4 vedere AIP-Italia, AD 2 LIPE tabella 20.7

3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio

3.1. Per evitare danneggiamenti dovuti alla propulsione dei motori e al flusso dell'elica, i piloti sono tenuti a percorrere tutte le taxiways e le taxilane con la minima spinta

3.2. Le vie di rullaggio J e K dovranno essere utilizzate preferenzialmente con le seguenti modalità:

J come TWY di uscita dalla RWY 12 e K come TWY di entrata nella RWY 30

3.3. Le vie di rullaggio F e G dovranno essere utilizzate esclusivamente come TWY di uscita

3.4. Percorsi di uscita rapida (in LVP fare riferimento alla LVP chart):

- uscita dalla RWY 12 durante le operazioni diurne e visibilità al suolo uguale o maggiore a 5000 m: TWY C, E, F, G, H, J, K

- uscita dalla RWY 12 durante le operazioni notturne o con visibilità al suolo inferiore a 5000 m, consentita solo da: TWY F, G, H, J, K

- uscita dalla RWY 30: TWY H, E, D, C, B, A

3.5. Regolamento per il back-track:

a. back-track durante le operazioni diurne e visibilità al suolo maggiore/uguale a 5000 m consentito solo:

- da TWY A, B e D a RWY 30
- da TWY C, E e H a RWY 12 o 30
- da TWY J, K a RWY 12

b. back-track durante le operazioni notturne o visibilità al suolo inferiore a 5000 m consentito solo:

- da TWY A, B, C, D, E a RWY 30
- da TWY H a RWY 12 o 30
- da TWY J e K a RWY 12

3.6. La via di rullaggio G è un'uscita rapida - velocità max 93 km/h

3.7. Operazioni simultanee di aeromobili sono limitate ai seguenti casi:

• Sulla aircraft stand taxilane Z e sulla TWY T (tra gli start point L1 e S2):

a. aeromobili con codice ICAO C o inferiori

b. aeromobili con codice ICAO D solo con aeromobili con codice ICAO A

It is a straight push-back or power-back operation to an apron position (clear from vehicles, equipment, and ground personnel) where the taxi can be started safely.

g. Use of the deicing pad

The deicing pad can be used, alternately, for following operations:

- a. aircraft deicing (see box 2.23, item 1)
- b. aircraft push-back on start point S2 only for ICAO code C (or lower) acft
- c. push on TWY T of Icao code aircraft D, subsequent tow on IHP Y1 and taxi to TWY TY with follow-me car assistance
- d. aircraft exit from Apron 1 with Follow-me assistance on the route IHP Y1 - DEICING PAD - TWY TY
- e. Temporary parking of general aviation aircraft

Aircraft on departure requesting de-icing service

Pilot ready for start-up will report to TWR to have already coordinated for de-icing/anti-icing/de-snowing operations.

Aircraft requesting de-icing service, when ready to taxi, will be cleared by TWR to IHP Y1.

For specific de-icing procedures refer to AIP Italia, AD 2 LIPE, table 23.

2.7 Apron subject to special regulation

For Apron 4 procedures refer to AIP-italia, AD 2 LIPE table 20.7

3 Special rules for taxiway use

3.1. In order to avoid damage due to jet blast or slip stream pilots are requested to taxi with the minimum thrust on all taxiways/taxilanes

3.2. TWY J and K shall be used preferentially as follows:

J as exit TWY from RWY 12 and K as entry TWY to RWY 30

3.3. TWY F and G shall be used only as exit TWY

3.4. RWY exit routes (in LVP refer to LVP chart):

- RWY 12 exit during day operations and ground visibility equal or greater than 5000 m: TWY C, E, F, G, H, J, K

- RWY 12 exit during night operations or when ground visibility less than 5000 m: TWY F, G, H, J, K

- RWY 30 exit: TWY H, E, D, C, B, A

3.5. Back-track regulations:

a. back-track during day operations and ground visibility greater than/equal to 5000 m allowed only:

- from TWY A, B and D to RWY 30
- from TWY C, E and H to RWY 12 or 30
- from TWY J, K to RWY 12

b. back-track during night operations or ground visibility less than 5000 m allowed only:

- from TWY A, B, C, D, E to RWY 30
- from TWY H to RWY 12 or 30
- from TWY J and K to RWY 12

3.6. TWY G is a rapid exit TWY - max speed 93 km/h

3.7. Simultaneous aircraft operations are restricted to following cases:

- On aircraft stand taxilane Z and TWY T (between start point L1 and S2)

- a. aircraft ICAO code C or lower

- b. aircraft ICAO code D with aircraft ICAO code A

- Sulla aircraft stand taxilane W e sulla TWY T (tra gli start point V2 e L1):
 - a. aeromobili con codice ICAO D o inferiori
 - b. aeromobili con codice ICAO E solo con aeromobili con codice ICAO C o inferiore

3.8. Regole speciali per aeromobili con codice ICAO D:

- a. gli aeromobili che entrano/escono dal piazzale devono usare solo le TWY TV, TK, TW, TP, TU, TS, TY (solo uscita)
- b. al fine di evitare danni da jet-blast, gli aeromobili a 4 motori dovranno rullare con i motori esterni al minimo della potenza
- c. in caso di push-back sulla TWY T gli aeromobili parcheggiati negli stand 114 o 115 dovranno essere spinti attraverso la TWY TS
- d. gli aeromobili non dovranno rullare sulla apron taxilane Z tra gli start points Q2 e S1

3.9. Regole speciali per aeromobili con codice ICAO E:

- a. gli aeromobili in rullaggio sull'area di manovra dovranno farlo in accordo a quanto riportato nella Aerodrome Ground Movement Chart pubblicata in AIP
- b. le TWYs C/D/E/F/H non possono essere utilizzate
- c. la TWY G per gli aeromobili in arrivo può essere utilizzata solo dagli aeromobili che devono accedere alla TWY TS
- d. al fine di evitare danni da jet-blast, gli aeromobili a 4 motori dovranno rullare con i motori esterni al minimo della potenza
- e. in caso di push-back sulla TWY T gli aeromobili parcheggiati nello stand 114 dovranno essere spinti attraverso la TWY TS
- f. gli aeromobili dovranno utilizzare le TWYs TU/TS/TW per l'uscita/entrata da/per gli aprons e la TWY TY (solo per l'uscita dalla deicing-pad)
- g. l'utilizzo dell'aircraft stand taxilane Z non è consentito
- h. durante avvicinamenti strumentali RWY 30 gli aeromobili in partenza per RWY 30 devono attendere all'IHP T3

3.10. Regole speciali per aeromobili con codice ICAO F:

- a. gli aeromobili in rullaggio sull'area di manovra dovranno operare in accordo a quanto riportato nella Aerodrome Ground Movement Chart pubblicata in AIP
- b. le TWYs C/D/E/F/G/H non possono essere utilizzate
- c. al fine di evitare danni da jet-blast, gli aeromobili a 4 motori dovranno rullare su tutte le taxiways e le taxilanes con i motori esterni al minimo della potenza
- d. gli aeromobili parcheggiati nello stand 114 dovranno essere trainati sulla TWY T attraverso la TS
- e. l'utilizzo dell'aircraft stand taxilane U, Z e W non è consentito
- f. gli aeromobili dovranno utilizzare la TWY TS per l'uscita/entrata da/ per lo stand 114
- g. gli aeromobili dovranno utilizzare la TWY TK per l'uscita/entrata da/ per lo stand 302
- h. il back-track su RWY 30 via TWY J non è consentito
- i. la TWY J è utilizzabile per le seguenti operazioni:
 - allineamento su RWY 30
 - entrata su RWY 30 per successiva uscita via TWY K
- j. durante avvicinamenti strumentali RWY 30 gli aeromobili in partenza per RWY 30 devono attendere all'IHP T3

4 Procedure applicabili per condizioni di visibilità aeroportuale ridotta (RAVP)

Quando tutta o parte dell'area di manovra non è visibile dalla TWR è prevista l'applicazione delle seguenti procedure a protezione delle operazioni con aeromobili.

- On aircraft stand taxilane W and TWY T (between start point V2 and L1):
 - a. aircraft ICAO code D or lower
 - b. aircraft ICAO code E only with aircraft ICAO code C or lower

3.8. Special rules for aircraft with ICAO code D:

- a. aircraft entering/leaving the apron shall use only TWY TV, TK, TW, TP, TU, TS, TY (exit only)
- b. in order to avoid jet-blast damage, four-engine aircraft shall taxi with outer engines at idle power
- c. when performing push-back on TWY T aircraft parked on stand 114 or 115 shall be pushed-back through TWY TS
- d. aircraft shall not taxi on the aircraft stand taxilane Z between start points Q2 and S1

3.9. Special rules for aircraft with ICAO code E:

- a. aircraft taxi in the manoeuvring area must be in accordance to the Aerodrome Ground Movement Chart published in AIP
- b. TWYs C/D/E/F/H cannot be used
- c. TWY G for arriving aircraft can be used only by aircraft entering TWY TS
- d. in order to avoid jet-blast damage, four-engine aircraft shall taxi with outer engines at idle power
- e. when performing push-back on TWY T aircraft parked on stand 114 shall be pushed-back through TWY TS
- f. aircraft shall use TWYs TU/TS/TW as exit/entry TWYs from/to aprons and TWY TY (only exit from deicing-pad)
- g. use of aircraft stand taxilane Z is not allowed
- h. during IAP RWY30 departing aircraft shall wait on IHP T3

3.10. Special rules for aircraft with ICAO code F:

- a. aircraft taxi in the manoeuvring area must be in accordance to the Aerodrome Ground Movement Chart published in AIP
- b. TWYs C/D/E/F/G/H cannot be used
- c. in order to avoid jet-blast damage, four-engine aircraft shall taxi on all taxiways and taxilanes with outer engines at idle power
- d. aircraft parked on stand 114 shall be pushed-back on TWY T through TWY TS
- e. use of aircraft stand taxilane U, Z and W is not allowed
- f. aircraft shall use TWY TS as exit/entry TWY from/to stand 114
- g. aircraft shall use TWY TK as exit/entry TWY from/to stand 302
- h. back-track RWY 30 via TWY J is not allowed
- i. TWY J is usable only for following operations:
 - line up RWY 30
 - enter the RWY 30 for subsequent exit via TWY K.
- j. during IAP RWY 30 departing acft shall wait on IHP T3

4 Reduced airport visibility procedures (RAVP)

When all or part of the manoeuvring area is not visible by the TWR, the following procedures will be applied in order to protect aircraft operations.

In these conditions, a reduction in airport capacity may occur due to restrictions applied to ground movement.

In queste condizioni è prevedibile una riduzione della capacità aeroportuale a causa delle restrizioni applicate alla movimentazione al suolo

4.1 Minimi operativi di aeroporto

Per pista 12 sono consentite operazioni di:

- atterraggio con RVR pari o superiore a 75 m su tutti i trasmisometri
- decollo con RVR pari o superiore a 75 m sul trasmisometro Stop-END o trasmisometro più prossimo

Per pista 30 sono consentite operazioni di:

- atterraggio con RVR pari o superiore a 550 m su tutti i trasmisometri
- decollo con RVR pari o superiore a 550 m sul trasmisometro Stop-END o trasmisometro più prossimo

In caso di indisponibilità di tutti i valori RVR, non sono consentite operazioni di volo con VIS inferiore a 550 m.

4.2 Minimi operativi per il rullaggio

Con RVR pari a 75 m è consentita la movimentazione di un solo aeromobile alla volta con l'assistenza del follow-me.

Con RVR inferiore a 75 m, è consentita la movimentazione di un solo aeromobile con l'assistenza del follow-me verso gli stand.

4.3 Criteri per l'attivazione delle LVP

Le procedure di bassa visibilità (LVP) sono attivate quando:

- a. l'RVR, misurata in uno qualsiasi dei trasmisometri disponibili, è inferiore a 550 m; e/o
- b. l'altezza della base delle nubi è inferiore a 200 ft in accordo al locale riporto meteorologico.

I piloti saranno informati dell'attivazione delle LVP tramite trasmissione ATIS e/o RTF.

Quando le LVP sono attive, decolli e atterraggi sono consentiti esclusivamente per pista 12.

NOTA

Anche con base delle nubi e/o RVR superiori ai valori previsti, l'ATC potrà procedere all'attivazione delle LVP se vi è un'esplicita richiesta del pilota.

4.4 Attività di addestramento

Gli avvicinamenti e gli atterraggi addestrativi in CAT II/III con LVP non attivate saranno subordinati alle condizioni di traffico in atto o previste. Al fine di garantire la protezione del segnale ILS la richiesta di CAT II/III dovrà essere fatta con almeno 20 minuti di anticipo e contenere esplicita indicazione che l'attività è ai fini addestrativi.

4.5 Movimentazione al suolo (Rif. LVP Chart)

a) Nella porzione di area di manovra che non è visibile dalla TWR, o sull'intera area di manovra quando la RVR, misurata in uno qualsiasi dei trasmisometri disponibili, è inferiore a 400 m, è consentita la presenza di più di un aeromobile applicando una movimentazione a blocchi in accordo alle seguenti prescrizioni:

I. AEROMOBILI IN ATERRAGGIO O CHE EFFETTUANO UN DECOLLO ABORTITO RWY 12

- A meno che diversamente istruiti, gli aeromobili in atterraggio o che effettuano un decollo abortito devono ricevere le istruzioni al rullaggio prima di liberare la pista. Potranno essere autorizzati al rullaggio verso il piazzale in assenza di altri aeromobili nella porzione di area di manovra tra piazzale e IHP T2.
- In presenza di 2 aeromobili in partenza sull'area di manovra, gli aeromobili in atterraggio o che effettuano un decollo abortito, saranno istruiti a liberare via K e fermarsi all'IHP T3.
- Gli aeromobili in atterraggio o che effettuano un decollo abortito dovranno attendere in pista fino a quando l'aeromobile atterrato in precedenza abbia raggiunto il piazzale.

II. AEROMOBILI IN ATERRAGGIO O CHE EFFETTUANO UN DECOLLO ABORTITO RWY 30 (RVR maggiore di/uguale a 550 m)

- A meno che diversamente istruiti, gli aeromobili in atterraggio o che effettuano un decollo abortito devono ricevere le istruzioni al rullaggio prima di liberare la pista. Potranno essere autorizzati al rullaggio verso il piazzale in assenza di altri aeromobili nella porzione di area di manovra tra piazzale e IHP T3.

4.1 Aerodrome operating minima

For RWY 12 following operations are permitted:

- landing with RVR equal to or greater than 75 m on all transmissometers
 - take-off with RVR equal to or greater than 75 m on the STOP-END transmissometer or nearest transmissometer
- for RWY 30 the following operations are permitted:
- landing with RVR equal to or greater than 550 m on all transmissometers
 - take-off with RVR equal to or greater than 550m on the STOP-END transmissometer or nearest transmissometer

In case of unavailability of all RVR values, flight operations with VIS lower than 550 m are not allowed.

4.2 Operating minima for taxi operations

With RVR equal to 75 M is permitted the movement of only one aircraft with the assistance of the follow-me car.

With RVR less than 75 m, is permitted the movement of only one aircraft, with the assistance of the follow-me car, towards the stands.

4.3 Criteria for activation of LVP

Low Visibility Procedures (LVP) will be in force when:

- a. RVR, measured in any of the available transmissometers is lower than 550 m; and/or
- b. cloud base height is below 200 ft according to the local met report.

Pilots will be informed by ATIS and/or RTF when LVP are in force.

When LVP are in force, take-off and landing are permitted only for runway 12.

NOTA

Anche con base delle nubi e/o RVR superiori ai valori previsti, l'ATC potrà procedere all'attivazione delle LVP se vi è un'esplicita richiesta del pilota.

4.4 Training activities

Training CAT II/III approaches and landings with LVP not in force will be subject to actual or foreseen traffic conditions.

In order to guarantee the protection of ILS signal, request for CAT II/III shall be made at least 20 minutes in advance explicitly indicating the training purpose.

4.5 Ground Movement (Ref. LVP Chart)

a) In the portion of the manoeuvring area not visible from the TWR, or on the entire manoeuvring area when the RVR, measured in any of the available transmissometers, is less than 400 m, the presence of more than one aircraft is allowed by applying a "block movement" in accordance with the following requirements:

I. AIRCRAFT LANDING OR PERFORMING AN ABORTED TAKE-OFF RWY 12

- Unless otherwise instructed, aircraft landing or performing an aborted take-off must receive taxi instructions before vacating the runway. They may be cleared to taxi towards the apron in the absence of other aircraft in the portion of the manoeuvring area between the apron and IHP T2.
- In case of 2 departing aircraft in the manoeuvring area, aircraft landing or performing an aborted take-off will be instructed to vacate the RWY via TWY K and stop at IHP T3.
- Aircraft landing or performing an aborted take-off shall wait on the runway until the previously landed aircraft has reached the apron.

II. AIRCRAFT LANDING OR PERFORMING AN ABORTED TAKE-OFF RWY 30(RVR greater than/equal to 550 m)

- Unless otherwise instructed, aircraft landing or performing an aborted take-off must receive taxi instructions before vacating the runway. They may be cleared to taxi towards the apron in the absence of other aircraft in the portion of the manoeuvring area between the apron and IHP T3.

- Gli aeromobili in atterraggio o che effettuano un decollo abortito dovranno attendere in pista fino a quando l'aeromobile atterrato in precedenza abbia raggiunto il piazzale.

III. PARTENZE PER RWY 12

- Il primo aeromobile in partenza sarà autorizzato al rullaggio fino alla IHP T2 e successivamente alla RHP T1.
- Il secondo aeromobile in partenza può essere autorizzato al rullaggio fino alla IHP T2 solo dopo che il precedente aeromobile in partenza si trovi nel blocco tra la IHP T2 e la RHP T1 e l'aeromobile precedentemente atterrato abbia raggiunto lo stand. Il secondo aeromobile in partenza può essere autorizzato a raggiungere la RHP T1 quando l'aeromobile che lo precede ha lasciato il punto attesa

IV. PARTENZA PER RWY 30 (RVR maggiore di/uguale a 550 m)

- Il primo aeromobile in partenza sarà autorizzato al rullaggio fino alla IHP T3 e successivamente alla RHP K.
- Il secondo aeromobile in partenza può essere autorizzato al rullaggio fino alla IHP T3 solo dopo che il precedente aeromobile in partenza si trovi nel blocco tra la IHP T3 e la RHP K e l'aeromobile precedentemente atterrato abbia raggiunto lo stand. Il secondo aeromobile in partenza può essere autorizzato a raggiungere la RHP K quando l'aeromobile che lo precede ha lasciato il punto attesa.

b. Il follow-me aspetterà l'aeromobile atterrato sulla aircraft stand taxilane Z.

c. Movimentazione al suolo - rullaggio alla de-icing pad (rif. AERODROME GROUND MOVEMENT CHART ICAO: TAXIING TO DE-ICING PAD)

Quando tutta o parte dell'area di manovra non può essere monitorata visivamente dalla TWR:

- Gli aeromobili di codice ICAO C, dopo il push-back/ power-back, saranno di norma autorizzati a rullare via ACFT stand taxilane Z, IHP Y1;
- Gli aeromobili di codice ICAO D (o superiori) saranno autorizzati a rullare via prima TWY disponibile, TWY T, TWY TS, IHP Y1 (o via TS, IHP Y1 per gli aeromobili che effettuano il push-back sulla TWY T).

Il rullaggio sulla TWY T fino all'IHP Y1 sarà autorizzato solo in assenza di aeromobili autorizzati all'avvicinamento ed in accordo alle procedure di movimentazione previste.

Dopo che le procedure de-icing sono state completate, l'aeromobile sarà autorizzato a rullare via:

RWY 12: TWY TY → Taxiway T → RHP CAT II/III "T1"

RWY 30: TWY TY → Taxiway T → RHP CAT II/III "K".

Per le specifiche procedure di de-icing fare riferimento ad AD 2 LIPE, tabella 23

4.6 Contingencies

In caso di avaria del radar di superficie (SMR):

- nella porzione di area di manovra che non è visibile dal personale ATC non è consentita la contemporanea presenza di più di un aeromobile.
- con RVR inferiore a 400 m non è consentita la contemporanea presenza di più di un aeromobile in area di manovra e la movimentazione di più di un aeromobile in area di movimento.

Qualora le condizioni siano tali da non permettere alla TWR il monitoraggio visivo di tutta o parte dell'area di manovra e le Stop Bars siano in avaria totale, è consentito il movimento di un aereo alla volta in area di manovra.

4.7 Avaria radio in area di manovra

Vedi tabella 20.8

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

Al fine di garantire i requisiti di traffico, si richiede ai piloti di liberare la pista in uso il più rapidamente possibile nel rispetto della safety. A meno di istruzioni differenti fornite da Bologna TWR:

- Aircraft landing or performing an aborted take-off shall wait on the runway until the previously landed aircraft has reached the apron.

III. DEPARTURES FOR RWY 12

- The first departing aircraft will be cleared to taxi to IHP T2 and then RHP T1.
- The second departing aircraft may be cleared to taxi to IHP T2 only after the previous departing aircraft is in the block between IHP T2 and RHP T1 and the previously landed aircraft has reached the parking stand. The second departing aircraft may be cleared to reach RHP T1 when the preceding aircraft has left the holding point.

IV. DEPARTURE FOR RWY 30 (RVR greater than/equal to 550 m)

- The first departing aircraft will be cleared to taxi to IHP T3 and then RHP K.
- The second departing aircraft may be cleared to taxi to IHP T3 only after the previous departing aircraft is in the block between IHP T3 and RHP K and the previously landed aircraft has reached the parking stand. The second departing aircraft may be cleared to reach RHP K when the preceding aircraft has left the holding point.

b. The follow-me car will wait for the aircraft landed on aircraft stand taxilane Z.

c. Ground handling - taxiing to the de-icing pad (ref. AERODROME GROUND MOVEMENT CHART ICAO: TAXIING TO DE-ICING PAD)

When all or part of the manoeuvring area is not visible by the TWR:

- Aircraft with ICAO code C, after push-back/power-back, will normally be cleared to taxi via aircraft stand taxilane Z, IHP Y1;
- Aircraft with ICAO code D (or higher) will be cleared to taxi via first available TWY, TWY T, TWY TS, IHP Y1 (or via TS, IHP Y1 for aircraft performing push-back on TWY T).

Taxiing on TWY T to IHP Y1 will be cleared only in the absence of aircraft cleared for approach and in accordance with the movement procedures in force.

After the de-icing procedures have been completed, the aircraft will be cleared to taxi via:

RWY 12: TWY TY → Taxiway T → RHP CAT II/III "T1"

RWY 30: TWY TY → Taxiway T → RHP CAT II/III "K".

For specific de-icing procedures refer to AD 2 LIPE, table 23

4.6 Contingencies

In the event of Surface Radar (SMR) failure:

- In the portion of the manoeuvring area that is not visible by the TWR the simultaneous presence of more than one aircraft is not permitted;
- with RVR lower than 400 m, the simultaneous presence of more than one aircraft in the manoeuvring area and the movement of more than one aircraft in the movement area are not permitted.

When all or part of the manoeuvring area is not visible by the TWR and the Stop Bars are in total failure, only single aircraft movement is permitted in the manoeuvring area.

4.7 Radio failure in the manoeuvring area

See table 20.8

5 Special operational practice for minimum RWY occupancy

In order to guarantee traffic requirements, pilots are required to vacate the active runway as quickly as possible, in compliance with safety. Unless otherwise instructed by Bologna TWR:

Aeromobili in partenza

1. per quanto possibile, i controlli pre-volo saranno effettuati prima dell'allineamento. Eventuali controlli successivi saranno completati il più velocemente possibile;
2. gli aeromobili in partenza dovranno ottemperare all'istruzione di allineamento dell'ATC senza ritardo;
3. la corsa di decollo dovrà iniziare non appena ricevuta l'autorizzazione al decollo.

Aeromobili in arrivo*

1. in atterraggio su RWY 12 il pilota deve liberare la pista preferibilmente via TWY G o TWY J;
2. in atterraggio su RWY 30 il pilota deve liberare la pista preferibilmente via TWY D o TWY B.

Se impossibilitati ad eseguire tali operazioni, i piloti dovranno informare Bologna TWR.

*Vedere Tabella 20.3 "Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio"

6 Restrizioni locali ai voli

6.1. Tutti i voli con destinazione Bologna AD non coordinati da Assoclearance (eccetto l'Aviazione Generale regolamentata al successivo item 7), devono ottenere prima della partenza dallo scalo d'origine l'autorizzazione al parcheggio da SAB-CLEARANCE, MON-FRI, HR 0830-1630 (0730-1530), tel +39 051 6479894, SITA BLQDDXH, oppure dalla SAB-COS, MON-FRI HR 0000-0830 1630-2359 (0000-0730 1530-2359), SAT e SUN H24, tel +39 051 6479908-9909, SITA BLQOWXH. Eventuali ritardi, rispetto agli orari concordati, devono essere preventivamente coordinati con i riferimenti sopra indicati

6.2. Con riferimento al provvedimento dell'ENAC del 4 giugno 2024, a causa della ridotta disponibilità di piazzole di sosta aeromobili per i voli non programmati, la gestione dei voli dirottati in arrivo avverrà come segue:

1. al fine di salvaguardare la disponibilità di piazzole di sosta per i voli regolarmente programmati sull'aeroporto, i voli dirottati, dopo l'atterraggio, saranno parcheggiati sull'apron solo in presenza di idonee piazzole disponibili per almeno 2 ore (o anche per periodi più lunghi, sulla base della situazione operativa in corso).
In assenza di tale tipologia di piazzola, i voli dirottati potrebbero essere soggetti a lunghe attese sull'area di movimento (anche di alcune ore), senza possibilità di sbarcare passeggeri, bagagli e merci.

2. l'equipaggio dei voli dirottati parcheggiati sull'area di movimento è pregato di contattare la frequenza VHF dell'handler per comunicare eventuali riduzioni dell'ETD previsto dall'aeroporto, al fine di consentire all'esercente di rivalutare la disponibilità di piazzole per la sosta aeromobili sull'apron.

6.3. I voli di elicotteri con pattini, con destinazione aeroporto di Bologna, prima della partenza, sono tenuti obbligatoriamente a richiedere un'autorizzazione preventiva a: SAB-CLEARANCE, MON-FRI HR 0830-1630 (0730-1530), tel +39 051 6479894, SITA BLQDDXH, oppure a SAB-COS, MON-FRI HR 0000-0830 1630-2359 (0000-0730 1530-2359), SAT e SUN H24, tel +39 051 6479908-9909, SITA BLQOWXH

6.4. Periodicamente saranno effettuate esercitazioni di emergenza aeroportuale, che potrebbero causare ritardi sia al traffico in partenza che in arrivo

6.5. Avvicinamenti ed atterraggi in categoria II/IIIA/IIIB pista 12, sono consentiti agli operatori nazionali ed internazionali certificati dalle competenti Autorità in accordo alle procedure riportate nel Regolamento di Scalo

7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale**7.1 Generalità**

L'Apron 4 è identificato come area destinata alle operazioni e alla sosta dei voli dell' Aviazione Generale e in accordo alla normativa locale è classificato come "piazzale soggetto a regolamentazione speciale".

- a. Un servizio di "coordinamento di piazzale" dedicato, assicura H24 i seguenti servizi ai voli di Aviazione Generale che operano sull'Apron 4:
- pianificazione e assegnazione delle piazzole/aree di sosta
 - servizi di follow-me e marshalling

Departing aircraft

1. as far as possible, pre-flight checks should be completed before line-up. Any other check following line-up shall be carried out as quickly as possible;
2. departing aircraft shall comply with ATC instructions with no delay;
3. take off run shall start immediately after take-off clearance.

Arriving aircraft*

1. landing on RWY 12 the pilot should vacate the runway via TWY G or TWY J ;
2. landing on RWY 30 the pilot should vacate the runway via TWY D or TWY B ;

Pilots must inform Bologna TWR if unable to comply with these operations.

*See Table 20.3 "Special rules for taxiways use"

6 Local flight restrictions

6.1. All flights to Bologna AD not coordinated with Assoclearance (excluded General Aviation regulated by item 7) must obtain parking clearance before departure by: SAB-CLEARANCE MON-FRI, HR 0830-1630 (0730-1530), tel +39 051 6479894, SITA BLQDDXH, or SAB-COS, MON-FRI HR 0000-0830 1630- 2359 (0000-0730 1530-2359), SAT and SUN H24, tel +39 051 6479908-9909, SITA BLQOWXH. Any delay, affecting parking clearance released, must be previously coordinated contacting the above mentioned references

6.2. With reference to Italian Civil Aviation Authority (ENAC) provision of 4 JUN 2024, due to reduced availability of aircraft parking stands for not scheduled flights, the management of diverted flights on arrival will take place as follows:

1. in order to safeguard the availability of parking stands for flights regularly scheduled at the airport, the diverted flights, after landing, will be parked on the apron only in the presence of appropriate parking stands available for at least 2 hours (or even longer depending on current operational situation).
In the absence of such typology of aircraft stand, diverted flights could be subject to long lasting waits in the movement area (even a few hours), without the possibility of disembarking passengers, bags and freight.

2. the crew of diverted flights parked in the movement area are requested to contact the handler's VHF frequency to communicate any reduction in the expected ETD from the airport, in order to allow the aerodrome operator to re-evaluate the availability of aircraft stands on the apron.

6.3. Skidded helicopters flights with destination Bologna aerodrome, before departure, are compulsorily subject to PPR to the following references: SAB-CLEARANCE, MON-FRI HR 0830-1630 (0730-1530), tel +39 051 6479894, SITA BLQDDXH or SAB-COS, MON-FRI HR 0000-0830 1630-2359 (0000-0730 1530-2359), SAT and SUN H24, tel +39 051 6479908-9909, SITA BLQOWXH

6.4. Aerodrome emergency exercises will take place periodically. Delay may occur to arriving/departing traffic

6.5. RWY 12 category II/IIIA/IIIB landings and approaches are allowed to domestic and international operators certified by the appropriate Authority according to Airport Regulations

7 Provisions for General Aviation aircraft**7.1 General**

Apron 4 is identified as parking and operations area for General Aviation flights and, according to local procedures, is classified as "apron subject to special regulation".

- a. A dedicated "apron coordination" service ensures H24 the following services to General Aviation flights operating on Apron 4:
- planning and assignment of aircraft stands/parking areas
 - follow-me car and marshalling services

- rifornimento di carburante (JET A1) tramite impianto fisso presente sull'Apron 4
- b. Le operazioni di aeromobili di Aviazione Generale sull'aeroporto di Bologna sono soggette a PPR, da richiedere obbligatoriamente all'Handler prescelto, prima della partenza del volo con destinazione aeroporto di Bologna
- c. I voli in arrivo devono contattare la frequenza dell'handler almeno 20 minuti prima dell'ETA per il servizio obbligatorio di assistenza a terra
- d. I servizi di handling specifici per i voli di Aviazione Generale sono forniti dalla seguente società:
 - TAG (servizio H24) tel +39 051 6418901 / +39 051 6418902; fax +39 051 6418909; e-mail: operations@tagbologna.com; freq 131.700 MHz
- e. Tutte le richieste di estensione della clearance di parcheggio devono essere inoltrate in tempo utile al prestatore. In caso di mancata disponibilità di piazzole, l'utente è tenuto a rispettare la clearance precedentemente assegnatagli

7.2 Procedure operative

- a. L'Apron 4 e la aircraft stand taxilane V non sono visibili dalla torre di controllo
- b. L'utilizzo della follow-me car e l'assistenza nelle operazioni di marshalling sono obbligatori per tutti i movimenti di aeromobili effettuati sull'Apron 4 a motori in moto
- c. Le operazioni di rullaggio sull'Apron 4 devono essere effettuate con motori a regime minimo
- d. L'utilizzo della aircraft stand taxilane V e dell'Apron 4 è ammesso solo per aeroplani non superiori al codice ICAO C e per gli elicotteri dotati di ruote e di larghezza "fuori tutto" non superiore a 12.75 m. In accordo alle procedure locali sulla aircraft stand taxilane V e sull'Apron 4 le operazioni di aeroplani appartenenti al codice ICAO C e di elicotteri con larghezza "fuori tutto" superiore a 12.75 m potranno avvenire solo qualora il coordinatore di piazzale abbia verificato la permanenza delle condizioni di safety ed abbia confermato di poter rispettare le prescrizioni aggiuntive di safety previste per le operazioni di tali tipologie di aeromobili
- e. La priorità nell'utilizzo del raccordo TV è attribuita agli aeromobili in arrivo
- f. Il rullaggio degli aeromobili sulla aircraft stand taxilane V è ammesso solo in senso orario
- g. Le operazioni di spinta/traino di aeromobili sull'Apron 4 sono consentite solo a motori spenti
- h. Il posizionamento degli aeromobili sull'area dedicata al rifornimento carburante può avvenire solo tramite traino/spinta

7.3 Utilizzo degli IHP V1 e V3 sull' Apron 4

- L'IHP V1 è utilizzato come posizione di attesa per gli aeromobili in partenza
- L'IHP V3 è utilizzato come posizione di attesa per gli aeromobili in arrivo che non utilizzano la TWY TV per l'entrata all'apron 4

7.4 Utilizzo dello start point V4 sull' Apron 4

Lo start point V4 sull'Apron 4 può essere utilizzato per le seguenti operazioni:

- a. Sosta breve di aeromobili
- b. Sbarco/imbarco passeggeri in accordo alle procedure in vigore (vedi paragrafo 10)
- c. Entrata/uscita tramite rullaggio con guida del follow-me
- d. Sosta breve a motori spenti (aeroplani)
- e. Sosta breve a motori accesi (elicotteri con ruote)
- f. Messa in moto con assistenza del marshaller

- refuelling (JET A1) by fixed facility on Apron 4
- b. General Aviation operations in Bologna aerodrome are subject to PPR, to be compulsorily requested to the designated Handler, before departure of any flight with destination Bologna aerodrome
- c. Arriving flights must call handler frequency at least 20 minutes before ETA for compulsory ground handling service
- d. Specific handling services for General Aviation flights are provided by the following handler:
 - TAG (H24 service) tel +39 051 6418901 / +39 051 6418902; fax +39 051 6418909; e-mail: operations@tagbologna.com; freq 131.700 MHz
- e. Any request concerning extension of assigned AD clearance must be forwarded in due times to handling agent. In case of Apron stands unavailability, the operator must respect the clearance previously assigned

7.2 Operational procedures

- a. Apron 4 and aircraft stand taxilane V are not visible from control tower
- b. Follow-me car and marshalling assistance compulsory for all aircraft movements on Apron 4 with engine running
- c. Taxiing operations on Apron 4 must be performed at minimum engine power
- d. Use of aircraft stand taxilane V and use of Apron 4 allowed only for aircraft not exceeding ICAO code C and for wheeled helicopters with overall width not exceeding 12.75 m. According to local procedures, operations performed on aircraft stand taxilane V and on Apron 4 by ICAO code C aircraft and by helicopters with "overall width" exceeding 12.75 m are allowed only after Apron coordinator has verified safety conditions and has confirmed to be able to comply with additional safety prescriptions compulsory for operations of such aircraft
- e. Priority in use of TWY TV will be given to arriving aircraft
- f. Taxiing on aircraft stand taxilane V is allowed only clockwise
- g. Aircraft towing/push-back on Apron 4 are allowed only in engines off conditions
- h. Aircraft positioning on refuelling area is allowed only by towing/pushing

7.3 Use of IHP V1 and V3 on Apron 4

- IHP V1 shall be used as holding position for departing aircraft
- IHP V3 shall be used as holding position for arriving aircraft not entering apron 4 through TWY TV

7.4 Use of start point V4 on Apron 4

Start point V4 on Apron 4 can be used for the following operations:

- a. Aircraft short stay turn-around
- b. Passengers embarkation/disembarkation according to local procedures (see paragraph 10)
- c. Taxi-in/taxi-out with follow-me car guidance
- d. Short stay with engine off (aeroplanes)
- e. Short stay with engine on (wheeled helicopters)
- f. Start-up with marshaller assistance

7.5 Operazioni consentite sull' Apron 4 agli aeromobili in arrivo

Gli aeromobili in arrivo diretti all'apron 4 sono autorizzati a svolgere le seguenti operazioni con auto follow-me e assistenza del marshaller obbligatorie:

a. Rullaggio dalla TWY TV alla posizione assegnata sul piazzale 4 con assistenza del Follow-me TAG

b. In caso di accesso al piazzale da una TWY diversa dalla TV:

rullaggio fino all'IHP V3 (con assistenza del follow-me AdB) dove l'aeromobile si fermerà in attesa del follow-me TAG per procedere alla posizione assegnata

7.6 Operazioni consentite agli aeromobili ed elicotteri in partenza dall'Apron 4

Agli aeromobili in partenza dall'Apron 4 sono consentite le seguenti operazioni da eseguirsi obbligatoriamente con l'assistenza del follow-me e del marshaller:

a. Messa in moto:

Le operazioni di messa in moto di aeromobili sull'Apron 4 potranno avvenire esclusivamente previa verifica da parte del coordinatore di piazzale delle condizioni di sicurezza necessarie (piazzola o area di messa in moto e area di jet blast libere da aeromobili, uomini, mezzi e altri ostacoli). Le operazioni di messa in moto di aeromobili sull'Apron 4 sono consentite esclusivamente sulle seguenti aree:

- piazzole di sosta dell'apron 4

- start point V4

Per il traffico con piano di volo IFR le operazioni di messa in moto di aeromobili sull' Apron 4 potranno avvenire esclusivamente previa autorizzazione della TWR

b. Rullaggio:

Le operazioni di rullaggio degli aeromobili in partenza dall'Apron 4 dovranno avvenire con l'assistenza obbligatoria del follow-me, in accordo alla seguente procedura:

- dopo aver effettuato la messa in moto, i voli IFR e VFR in partenza riporteranno alla TWR di essere pronti al rullaggio
- in assenza di traffico in arrivo diretto all' Apron 4, la TWR istruirà l'aeromobile in partenza, a rullare fino alla IHP V1 informandone contestualmente il follow-me TAG via radio
- dopo aver raggiunto l'IHP V1 con la guida del follow-me TAG, gli aeromobili dovranno fermarsi e riportare la posizione alla TWR ponendosi in attesa di ricevere ulteriori istruzioni
- dopo aver condotto l'aeromobile alla IHP V1 il follow-me TAG spegnerà le luci lampeggianti e libererà l'aircraft stand taxilane V immettendosi sulla strada perimetrale alla propria sinistra

7.7 Rifornimento carburante per gli aeromobili dell' Aviazione Generale

Sull'Apron 4 non è ammessa la circolazione di autobotti per il rifornimento di carburante agli aeromobili.

Le operazioni di rifornimento aeromobili sull'Apron 4 possono avvenire esclusivamente tramite impianto fisso disponibile H24 che eroga solo JET A1. Le operazioni di rifornimento tramite autobotti sono ammesse solo sugli Apron 1, 2 e 3 (la richiesta di piazzola di sosta sugli Apron 1, 2 e 3 deve essere coordinata dal vettore con il prestatore).

7.8 Prove motori e utilizzo dell'APU

Le prove motori e l'utilizzo dell'APU sull'Apron 4 dovranno avvenire in accordo a quanto previsto in AD 2 LIPE, item 21 'Procedure antirumore', subitem 3 'Restrizioni al suolo' paragrafo 3.

7.9 Operazioni vietate

Sull'Apron 4 e sull'aircraft stand taxilane V sono vietate:

- a. le operazioni effettuate da elicotteri dotati di pattini

- b. le operazioni di hovering e di air taxi

Non è ammessa la sosta di aeroplani ed elicotteri su aree esterne all'Apron 4

7.5 Operations allowed on Apron 4 for arriving aircraft

Arriving aircraft proceeding to Apron 4 are allowed to perform following operations, with compulsory follow-me car and marshalling assistance:

a. taxi from TWY TV to assigned position on apron 4 with TAG follow-me car assistance

b. when entering the apron through a TWY other than TV:

taxi to IHP V3 (with AdB follow-me car assistance) where aircraft will stop waiting for TAG follow-me car before proceeding to assigned position

7.6 Operations allowed on Apron 4 for departing aircraft and helicopters

Departing aircraft from Apron 4 are allowed to perform the following operations with compulsory assistance of follow-me car and marshaller:

a. Start up:

Start up operations for aircraft on Apron 4 can be performed only after apron coordinator has carried out proper checks related to necessary safety conditions (aircraft stand/start-up area/jet blast area clear of aircraft, men, equipment and obstacles). Start-up operations on Apron 4 allowed only on following areas :

- Apron 4 aircraft stands

- start point V4

Start-up on Apron 4 for IFR flights allowed only upon TWR authorization

b. Taxiing:

Taxiing operations of departing aircraft from Apron 4 can be performed only with compulsory follow-me car assistance according to the following procedure:

- after start-up, IFR and VFR flights will report 'ready for taxi' to the TWR

- if no arriving aircraft is proceeding to Apron 4, TWR will instruct departing aircraft to taxi to IHP V1 and will inform TAG follow-me car by radio

- after reaching IHP V1 with TAG follow-me car guidance, aircraft must stop and report position to the TWR waiting for further instructions

- after leading aircraft to IHP V1, TAG follow-me car will turn off flashing lights and will clear aircraft stand taxilane V entering the service road on his left side

7.7 General Aviation aircraft refuelling

Fuel truck circulation not allowed on Apron 4.

Refuelling on Apron 4 allowed only by fixed facility (only JET A1 fuel available H24). Refuelling with truck-service admitted only on Apron 1, 2 and 3 (stand request, on Apron 1, 2 and 3, to be coordinated by carrier with handling agent).

7.8 Engine run-ups and use of APU

Engine run-ups on Apron 4 are allowed according to procedure reported in AD 2 LIPE, item 21 'Noise abatement procedures', subitem 3 'Ground Restrictions', paragraph 3.

7.9 Operations not admitted

Following operations are prohibited on Apron 4 and on aircraft stand taxilane V:

- a. skidded helicopters operations

- b. hovering and air taxi operations

Airplanes and helicopters are not allowed to stop on areas adjacent to Apron 4

7.10 Operazioni di sbarco/imbarco passeggeri

Non sono ammessi sbarchi/imbarchi di passeggeri da/per aeroplani con motori in moto.

Sono ammessi sbarchi/imbarchi di passeggeri dagli elicotteri con rotori in moto con obbligo di fornire indicazioni e accompagnamento, a cura del prestatore o di altro membro dell'equipaggio addestrato a tale compito, relativamente al percorso da seguire per portarsi in posizione di sicurezza o per accedere in sicurezza all'elicottero in moto.

L'accompagnamento dei passeggeri da/per il terminal dovrà avvenire possibilmente tramite navetta fornita dal prestatore. E' comunque consentito, in alternativa, l'accompagnamento dei passeggeri a piedi, previa verifica del prestatore in merito alle condizioni di sicurezza presenti sul piazzale, e solamente a condizione che i passeggeri vengano scortati dal personale del prestatore.

8 Avaria radio sull'area di manovra

Qualora un aeromobile operante nell'area di manovra si trovi in avaria radio, deve rispettare quanto segue:

Aeromobile in partenza:

- proseguirà rigorosamente sul percorso assegnato fino alla posizione autorizzata, in attesa del follow-me per rientrare sullo stand assegnato.

Aeromobile in arrivo:

- i. se ha già ricevuto istruzioni di rullaggio al momento dell'avaria, prosegue rigorosamente sul percorso assegnato fino alla posizione autorizzata, dove attenderà il follow-me per l'assistenza al parcheggio
- ii. se il guasto si verifica durante il volo o se non sono state ricevute istruzioni per il rullaggio:
 - a. se riceve istruzioni specifiche, tramite segnali luminosi, esso libera la pista e attende l'auto del follow-me per l'assistenza al rullaggio fino allo stand.
 - b. se non riceve istruzioni tramite segnali luminosi (per esempio in caso di visibilità ridotta) si ferma sulla pista, alla taxiway J per la rwy 12 o alla taxiway B per la rwy 30 in attesa dell'auto follow-me per l'assistenza al rullaggio fino allo stand.

LIPE AD 2.21 PROCEDURE ANTIRUMORE

LIPE AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1 Generalità

Procedure per la diminuzione del rumore (Provvedimento ENAC n. 11/ 2016 del 21/12/2016 e n. 5/2017 datato 28/08/2017) saranno applicate in accordo alle procedure di bassa visibilità e non saranno applicate agli aeromobili/voli di Stato, ai voli umanitari e SAR, ai voli prova e ai voli specificatamente autorizzati dalla CAA.

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

2 Uso delle piste

2.1 Partenze

- a. 0500-2200 (0400-2100): le operazioni di decollo verranno eseguite preferibilmente da RWY 30, eccetto che per motivi ATC o altre richieste del pilota dovute a esigenze meteorologiche o di sicurezza
- b. 2200-0500 (2100-0400): le operazioni di decollo verranno eseguite da RWY 30, eccetto che per altre richieste del pilota dovute a esigenze meteorologiche o di sicurezza

2.2 Arrivi

2200-0500 (2100-0400) le operazioni di atterraggio saranno effettuate utilizzando la RWY 12, eccetto:

- a. su richiesta del pilota, a causa di ragioni meteorologiche o di sicurezza;
- b. se si stima un tempo di attesa per il traffico in partenza superiore a 20 minuti

7.10 Passengers embarking/disembarking operations

Passengers embarking/disembarking from/to airplanes with engines running are not allowed.

Passengers embarking/disembarking from/to helicopters with rotors turning are allowed, provided that handler or crew members, properly trained for such duty, are able to escort passengers and to ensure indications, in order to reach a safe area after disembarking or to board safely the helicopter with the rotors turning.

Passenger escort to/from terminal must be performed possibly using mini-van provided by the handler. Alternatively, escort of passengers walking to/from terminal is allowed, provided that handler has verified safety conditions on the Apron and passengers are escorted by handling personnel.

8 Radio failure on manoeuvring area

Whenever an aircraft operating in the manoeuvring area is in radio failure, it must comply with the following:

Departing aircraft:

- it will continue strictly on the assigned route to the clearance limit waiting for the follow-me car to return to the parking stand.

Arriving aircraft:

- i. if it has already received taxiing instructions when the failure occurs, it continues strictly on the assigned route, to the clearance limit, where it will wait for the follow-me for parking assistance,

- ii. if the failure occurs during the flight or in case no taxi instructions have been received:

- a. if it receives specific instructions, via light signals, it vacates the runway and waits for the follow-me car for assistance to taxi to the parking stand,

- b. if he does not receive instructions via light signals (FOR example in the event of reduced visibility) he stops on the runway, at taxiway J for rwy 12 or taxiway B for rwy 30 waiting for the follow-me car for assistance to taxi to the parking stand.

1 General

Noise abatement procedures (CAA Provision n. 11/2016 dated 21/12/2016 and n. 5/2017 dated 28/08/2017) shall be applied in accordance with low visibility procedures and shall not be applied to State flight/aircraft, humanitarian and SAR flights, test flights and flights specifically authorized by CAA.

In addition to what hereafter is stated see also the description of INITIAL CLIMB and SID procedures and ENR 1.5 for general provisions.

2 Use of RWY

2.1 Departures

- a. 0500-2200 (0400-2100): take-off operations will be performed preferentially from RWY 30, except for ATC reasons or other pilot's requests due to meteorological or safety reasons
- b. 2200-0500 (2100-0400): take-off operations will be performed from RWY 30, except for other pilot's requests due to meteorological or safety reasons

2.2 Arrivals

2200-0500 (2100-0400) landing operations shall be performed using RWY 12, except:

- a. on pilot's request, due to meteorological or safety reasons;
- b. if it is estimated a waiting time for departure traffic longer than 20 minutes

3 Restrizioni al suolo**3.1 Spinta inversa**

NIL

3.2 APU

L'APU (Auxiliary Power Unit) dovrà essere accesa non più di 60 minuti prima dell'ETD e dovrà essere spenta non oltre 20 minuti dopo il block-on

3.3 Prove Motori

Le prove motori sono vietate 2200-0500 (2100-0400) e 1300- 1500 (1200-1400), tranne agli aeromobili pronto impiego.

La posizione per le prove motori è la IHP T3 (aeromobile con prua a Ovest) localizzata nell'area di manovra e accessibile via TWY J, TWY K o via DEICING PAD (con ausilio del Follow-me) - TWY TY.

Prove motori su IHP T3 sospese quando il deicing apron è in uso. Prove motori di breve durata e con i motori al minimo sono consentite H24 in tutte le apron, tranne che negli stand 102, 103, 1031, 1032, previo coordinamento con l'agente di handling.

4 Attività addestrativa

L'attività di scuola volo è consentita per:

1. "voli scuola" effettuati da aeromobili normalmente di base all'aeroporto di Bologna
2. altre scuole volo HR 1700-2000 durante la stagione invernale e HR 1900-2100 durante la stagione estiva

LIPE AD 2.22 PROCEDURE DI VOLO**LIPE AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES****1 GENERALITA'****1.1. Attenzione:**

Emissione raggi laser: vedere ENR 5.3.2

1.2. Il CTR di Bologna fornisce il servizio di APP su due frequenze (vedere Tabella 18) rispettivamente a EST e ad OVEST della linea congiungente i punti:

- a. 44°01'33"N 011°30'45"E
- b. 44°13'40"N 011°44'07"E
- c. 44°23'26"N 011°39'12"E
- d. 44°40'47"N 011°55'50"E

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

NIL

2.2 Arrivi**2.2.1 Procedure di entrata**

Descrizione delle STAR: Vedere tabella 24

Le virate previste lungo le rotte di arrivo strumentale standard debbono essere eseguite secondo i seguenti parametri:

- a. TAS non superiore a 250 kt
- b. Angolo di banco 25° oppure rateo di virata non inferiore a 2°/sec, quale delle due misure comporti un banco inferiore

2.2.2 Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento

Vedere tabella 24

2.2.3 Controllo delle velocità

Vedere ENR 2.1.2

2.2.4 Procedure di radio-avaria

In caso di radioavaria

a. Provare a stabilire un contatto sulle seguenti frequenze

- APP: 118.150 MHz - 133.775 MHz - 120.100 MHz

3 Ground restrictions**3.1 Reverse**

NIL

3.2 APU

APU (Auxiliary Power Unit) must be started up not earlier than 60 minutes before ETD, and it must be turned off not later than 20 minutes after block-on

3.3 Engine run ups

Engine run-ups are forbidden 2200-0500 (2100-0400) and 1300-1500 (1200-1400), except for aircraft to be immediately employed.

Position for aircraft engine run-ups is IHP T3 (aircraft nose-West) located in manoeuvring area and accessible via TWY J, TWY K or via DEICING PAD (with Follow-me assistance) - TWY TY.

Engine run-ups on IHP T3 suspended while deicing apron is in use. Aircraft short lasting engine run-ups in idle power allowed H24 in all aprons, except aircraft stands 102, 103, 1031, 1032, previous coordination with handling agent.

4 Training activity

Flying school activity is permitted to:

1. "school flights" performed by aircraft normally hangared at Bologna airport
2. other flight schools HR 1700-2000 during the winter season and HR 1900-2100 during the summer season

1 GENERAL**1.1. Warning:**

Laser beam emissions: see ENR 5.3.2

1.2. Bologna CTR provides APP service on two different frequencies (see Table 18) respectively EAST and WEST of the line joining the following points:

- a. 44°01'33"N 011°30'45"E
- b. 44°13'40"N 011°44'07"E
- c. 44°23'26"N 011°39'12"E
- d. 44°40'47"N 011°55'50"E

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

NIL

2.2 Arrivals**2.2.1 Entry procedures**

STAR description: See table 24

Turns included in the standard instrument arrival routes shall be executed according to the following parameters:

- a. TAS not more than 250 kt
- b. Bank angle 25° or rate of turn not less than 2°/sec, whichever requires smaller bank angle

2.2.2 Holding/approach/missed approach procedures

See table 24

2.2.3 Speed control

See ENR 2.1.2

2.2.4 Radio-failure

In the event of radio failure

a. Try to establish contact on alternative frequencies:

- APP: 118.150 MHz - 133.775 MHz - 120.100 MHz

- Emergency: 121.500 MHz
- TWR: 120.800 MHz - 121.925 MHz

b. Se ancora non è possibile stabilire un contatto:

- squawk A7600
- autorizzazione all'avvicinamento già ricevuta: continuare l'avvicinamento come concordato
- autorizzazione alla STAR già ricevuta:

RWY 12

Mantenere il livello assegnato e procedere lungo la STAR assegnata fino ad EMDUD, quindi discendere alla minima altitudine di attesa ed iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio.

RWY 30

Mantenere il livello assegnato e procedere lungo la STAR assegnata fino a ABLEX, quindi discendere alla minima altitudine di attesa ed iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio

- autorizzazione alla STAR non ricevuta:

RWY 12/30

Mantenere il livello assegnato e procedere fino a BOA VOR; quindi discendere alla minima altitudine di attesa ed iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio

NOTA

Se è stato emesso un EAT, l'avvicinamento dovrà iniziare all'EAT

2.3 Partenze

2.3.1 Informazioni generali

Tutte le virate previste lungo le rotte di Partenza Strumentale Standard debbono essere eseguite secondo i seguenti parametri:

- a. TAS: non superiore a 250 kt
- b. Angolo di banco 25° oppure rateo di virata non inferiore a 2°/sec, quale delle due misure comporti un banco inferiore

2.3.2 Procedure per la messa in moto

La messa in moto degli aeromobili su tutti gli apron deve sempre avvenire in presenza di un Marshaller.

2.3.2.1 Posizioni consentite per la messa in moto di aeromobili parcheggiati su stand nose-in

La procedura di messa in moto per gli tutti gli aeromobili parcheggiati su stand nose-in (ad eccezione di quelli con APU U/S e degli aeromobili in grado di effettuare il power-back) può iniziare solo dopo l'inizio della manovra di push-back. La messa in moto degli aeromobili è consentita sulle posizioni elencate a seguire:

2.3.2.1.1 Aeromobili jet con push-back su start point predefinito:

- a. sul percorso tra lo stand assegnato e il relativo start-point (dopo l'inizio della manovra di push back)
- b. sullo start-point relativo allo stand assegnato.

NOTA

Sullo stand 1031, allo scopo di evitare rischi da jet-blast sulla strada di servizio principale, la messa in moto in modalità "IDLE", è consentita solo per i motori posizionati sul lato destro dell'aeromobile, mentre i motori posizionati sul lato sinistro dell'aeromobile dovranno restare spenti fino al posizionamento dell'aeromobile sullo Start Point 'U4'.

2.3.2.1.2 Aeromobili jet con push-back sulla taxiway T:

- a. sulla posizione assegnata sulla TWY T
- b. solo in casi eccezionali, a seguito di manifesta inoperatività di alcuni apparati di bordo (es: APU), la messa in moto potrà essere effettuata direttamente sulla piazzola assegnata e la manovra di push-back potrà essere eseguita con motori accesi in modalità 'IDLE'.

- Emergency: 121.500 MHz
- TWR: 120.800 MHz - 121.925 MHz
- If still unable to establish contact:
 - squawk A7600
 - approach clearance already received: continue approach accordingly
 - STAR clearance already received:

RWY 12

Maintain assigned level and proceed along assigned STAR until EMDUD, then descend to minimum holding altitude and start approach for landing.

RWY 30

Maintain assigned level and proceed along assigned STAR until ABLEX, then descend to minimum holding altitude and start approach for landing

- STAR clearance not received:

RWY 12/30

Maintain assigned level and proceed to BOA VOR, then descend then descend to minimum holding altitude and start approach for landing

REMARK

If EAT has been issued, approach shall start at EAT.

2.3 Departures

2.3.1 General information

All turns included in the standard instrument Departure Routes shall be executed according to the following parameters:

- a. TAS: not more than 250 kt
- b. Bank angle 25° or rate of turn not less than 2°/sec, whichever requires smaller bank angle

2.3.2 Start-up procedures

Aircraft start-up on all aprons must always take place in the presence of a marshaller.

2.3.2.1 Positions allowed for start-up of aircraft parked on nose-in stand

The start-up procedure for all aircraft parked on nose-in stands (except those with APU u/s and aircraft able to perform power-back) can only begin after the push-back manoeuvre has started. The start-up is permitted on the positions listed below:

2.3.2.1.1 Jet aircraft performing push-back on a specific start point:

- a. on the route between the assigned stand and the relevant start-point (only after the start of the push-back manoeuvre)
- b. on the relevant start-point.

REMARK

On stand 1031, in order to avoid jet-blast risks on the main service road, engine start-up in 'IDLE' mode is only permitted for the engines positioned on the right side of the aircraft, while the engines positioned on the left side of the aircraft must remain off until the aircraft is positioned on the start point 'U4'.

2.3.2.1.2 Jet aircraft performing push-back on taxiway T:

- a. on the assigned position on TWY T
- b. only in exceptional cases, following the manifest inoperability of some on-board equipment (for example APU), the start-up can be carried out directly on the assigned stand and the push-back manoeuvre can be carried out with engines running in 'IDLE' mode.

2.3.2.1.3 Aeromobili turboelica con uscita in power-back (operazione VIETATA sugli stand 102, 103, 1031 e 1032):

a. sullo stand assegnato

2.3.2.1.4 Aeromobili turboelica con push-back "straight-back" (procedura vietata sugli stand 102, 103, 1031 e 1032):

a. quando sono richiesti il GPU/ASU:

- sullo stand assegnato è consentita la messa in moto di una sola elica; l'altra elica potrà essere avviata solo dopo l'inizio delle operazioni di push-back

b. quando il GPU/ASU non sono necessari:

- dopo l'inizio della manovra di push-back è consentita la messa in moto sul percorso tra lo stand assegnato e il punto di rilascio previsto o sul punto di rilascio dell'aeromobile.

2.3.2.2 Messa in moto di aeromobili parcheggiati su stand in automanovra

La messa in moto deve essere effettuata sullo stand assegnato solo previa verifica delle condizioni di safety necessarie da parte del marshaller.

2.3.3 Procedure di uscita

Procedure di salita iniziale e SID: Vedere tabella 24

2.3.4 Controllo delle velocità

NIL

3 PROCEDURE RADAR**3.1 Informazioni generali**

Vedere ENR 6.3 Carte d'Area VFR

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

Il Servizio di Controllo d'Aerodromo viene fornito con l'ausilio del radar in accordo alla regolamentazione pubblicata in AIP - ENR 1.6

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

SMR operativo in accordo alla specifica regolamentazione pubblicata in AIP - ENR 1.6

Le funzioni sono espletate da Bologna TWR sulle relative frequenze (vedere tabella 18)

3.3 Caratteristiche tecniche

NIL

3.4 Radar avaria

NIL

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

4.1.1. Linguaggio da utilizzare nelle comunicazioni terra-bordo-terra: i piloti in possesso della specializzazione di competenza linguistica in inglese devono utilizzare la lingua inglese

4.1.2. Vedere ENR 6.3 Carte d'Area VFR

4.2 Attività di circuito

4.2.1. Il circuito di traffico dell'Aeroporto Bologna/Borgo Panigale è standard per RWY 12 e non standard per RWY 30.

4.2.2. QUOTE non superiori a 1000 ft AGL

NOTA

Bologna TWR potrà assegnare circuiti di traffico diversi da quelli specificati, in relazione al traffico in atto ed alla situazione meteo del momento

4.3 Arrivi**2.3.2.1.3 Turbo-propelled aircraft able to perform power-back (operation NOT ALLOWED on stands 102, 103, 1031 and 1032):**

a. on the assigned stand

2.3.2.1.4 Turbo-propelled aircraft able to perform 'straight-back' push-back (procedure not allowed on stands 102, 103, 1031 and 1032):

a. when GPU/air starter unit (ASU) are required:

- start-up of only one propeller is allowed on assigned stand; the other propeller shall be activated only after the push-back operation has started

b. when GPU/air starter unit (ASU) are not required:

- after the push-back manoeuvre has started, start-up is allowed on the route between the assigned stand and the release point or on the release point itself.

2.3.2.2 Start-up of aircraft parked on stand in self-maneuvring

The start-up must be carried out on the assigned stand only after prior verification of the necessary safety conditions by the marshaller.

2.3.3 Exit procedures

Initial climb procedures and SID: See table 24

2.3.4 Speed control

NIL

3 RADAR PROCEDURES**3.1 General information**

See ENR 6.3 VFR Area Charts

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

Aerodrome Control Service is provided also by means of radar according to the regulation published in AIP - ENR 1.6

3.2.2 Use of radar for surface movements (SMR)

SMR operative according to regulation published in AIP - ENR 1.6

Functions are provided by Bologna TWR on relevant frequencies (see table 18)

3.3 Technical characteristics

NIL

3.4 Radar failure

NIL

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

4.1.1. Language to be used in air-ground communication: pilots with language proficiency in english shall use the english language

4.1.2. See ENR 6.3 VFR Area Charts

4.2 Circuit activity

4.2.1. Bologna/Borgo Panigale Airport has a standard circuit for RWY 12 and a non-standard circuit for RWY 30.

4.2.2. LEVEL not above 1000 ft AGL

REMARK

Bologna TWR may assign different circuits than those specified, according to meteorological conditions and presence of traffic

4.3 Arrivals

NIL

4.4 Partenze

NIL

4.5 Sorvoli

NIL

4.6 VFR Speciale

NIL

4.7 VFR notturno

I voli in VFR/N sono consentiti secondo le regole riportate in ENR 1.2

4.8 Attività addestrativa

NIL

5 LVP**5.1 Attivazione delle LVP**

Le procedure di bassa visibilità (LVP) sono attivate quando:

- Il valore di RVR è inferiore a 550m; e/o
- La base delle nubi è inferiore a 200ft in accordo al locale riporto meteorologico.

I piloti sono informati dell'attivazione delle LVP tramite trasmissione ATIS e/o RTF.

L'attivazione delle LVP su richiesta del pilota, in condizioni diverse da quelle specificate può essere soggetta a ritardo.

5.2 Utilizzo delle piste durante le LVP

Sono consentite operazioni in CAT III per RWY 12.

Sono consentite operazioni LVTO per RWY 12.

5.3 Operazioni in CAT II/III per addestramento

Gli avvicinamenti e gli atterraggi addestrativi in CAT II con valori di RVR/base delle nubi superiori a quelli previsti per l'attivazione delle LVP saranno subordinati alle condizioni di traffico in atto o previste.

Al fine di garantire la protezione del segnale ILS la richiesta di CAT III dovrà essere fatta con almeno 20 minuti di anticipo e contenere esplicita indicazione che l'attività è ai fini addestrativi.

5.4 Luci e segnaletica a terra per l'utilizzo nell'ambito delle LVP

Vedi Aerodrome Chart.

NIL

4.4 Departures

NIL

4.5 Overflying

NIL

4.6 Special VFR

NIL

4.7 VRF/N

VFR/N flight allowed according to rules reported in ENR 1.2

4.8 Training activity

NIL

5 LVP**5.1 Criteria for initiation of LVP**

Low Visibility Procedures (LVP) will be in force when:

- RVR value is less than 550m; and/or
- Cloud base height is below 200ft according to the meteorological local report.

Pilots are informed by ATIS and/or RTF when LVP are in force.

The activation of the LVP at the request of the pilot, under conditions different from those specified, may be subject to delay.

5.2 Use of the runway during LVP

RWY 12 is approved for CAT III operations.

RWY 12 is approved for LVTO operations.

5.3 CAT III operations for training

Practice CAT III approaches and landings with RVR/cloud base values higher than those for LVP activation will be subject to traffic conditions in place or foreseen.

In order to guarantee the protection of ILS signal, request for CAT III shall be made at least 20 minutes in advance explicitly indicating the training purpose.

5.4 Lights and ground signs for use in LVP

See Aerodrome Chart.

LIPE AD 2.23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE**LIPE AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION****1 OPERAZIONI DI DE-ICING**

Disponibilità del servizio de-icing: 01 NOV - 31 MAR (H24)

Fornitore del servizio de-icing: GH Bologna SPA

Tipi di liquido utilizzato: acqua calda e Type II (Kilfrost ABC K-Plus); percentuali di miscelazione: 25, 50, 100 per cento

Le operazioni di anti-icing/de-icing dovranno essere effettuate nell'area de-icing collocata a est dell'apron 1 (vedi anche AD2 2 LIPE APDC):

- a. start point D1 e D3 utilizzabili per aeromobili fino a codice C ICAO
- b. start point D2 utilizzabile per aeromobili fino a codice E ICAO

Le operazioni di de-icing sullo stand sono consentite solo agli aeromobili di codice F ICAO e nelle situazioni di contingency stabilite dall'esercente.

1.1 Responsabilità

Tutte le operazioni di de-icing e anti-icing sono sotto la responsabilità dell'operatore dell'aeromobile/Comandante

1.2 Procedure

- a. L'operatore dell'aeromobile/pilota dovrà comunicare la richiesta di servizio de-icing all'agente di rampa assegnato al volo

1 DE-ICING OPERATIONS

De-icing service availability: 01 NOV - 31 MAR (H24)

De-icing service provider: GH Bologna S.P.A

Liquid types: hot water and Type II (Kilfrost ABC K-PLUS) mixing percentages 25,50,100 per cent

Anti-icing/de-icing operations, shall take place in the de-icing pad located east of apron 1 (see also AD2 LIPE APDC):

- a. start point D1 and D3 available up to ICAO code C ACFT
- b. start point D2 available up to ICAO code E ACFT

De-icing on stand allowed only for ICAO CODE F ACFT and in contingency situation established by aerodrome operator.

1.1 Responsibility

All anti-icing and de-icing operations are under aircraft operator/pilot in command responsibility

1.2 Procedures

- a. aircraft operator/pilot shall submit the request to the deicing provider through the ramp agent attending the flight

- b. Gli aeromobili che richiedono il servizio de-icing saranno guidati dal follow-me dall'IHP Y1 fino allo start point assegnato D1, D2 o D3 dove il servizio deicing sarà fornito
- c. In accordo alle condizioni di visibilità e alle istruzioni della TWR, gli aeromobili di codice C ICAO, dopo il push-back/power back, saranno di norma autorizzati a rullare via ACFT stand taxilane Z, IHP Y1; gli aeromobili di codice D ICAO (o superiori) saranno autorizzati a rullare via primo raccordo disponibile, TWY T, TWY TS, IHP Y1 (o spinti sulla TWY TS e trainati allo IHP Y1 per gli aeromobili che effettuano operazioni di push-back dagli stand 114-115)
- d. Gli aeromobili in partenza dall'apron 4 saranno di norma autorizzati a rullare via TV, TWY T, primo raccordo disponibile, aircraft stand taxilane Z, IHP Y1.
- e. Sullo start point assegnato nella deicing pad l'operatore dell'aeromobile/comandante trasmetterà via frequenza VHF 131.400 MHz "BOLOGNA DEICING" l'informazione di 'Aeromobile pronto per il trattamento de-icing'
- f. Dopo il completamento delle procedure di de-icing il Comandante:
- richiederà 'l'anti-icing code' alla frequenza VHF 131.400 MHz 'BOLOGNA DEICING'
 - riporterà alla TWR il "pronto a rullare" solo in presenza del marshaller sullo stand
- g. Durante gli atterraggi da pista 30 gli aeromobili di codice E ICAO attenderanno di rullare per RWY 30 sullo start point D2

1.3 Stato dei motori durante le operazioni di de-icing

- a. Aeromobili a 2 motori: entrambi in idle power
- b. Aeromobili 'Heavy' a 3 motori: coda spento, esterni al minimo
- c. Aeromobili 'Heavy' a 4 motori: esterni spenti, interni in idle power
- d. Aeromobili a elica: eliche ferme quando possibile
- e. Lo spegnimento di motori e eliche è obbligatorio per le operazioni di de-icing sotto le ali e di controllo tattile dello sghiacciamento

2 OPERAZIONI CON ELICOTTERI

L'aeroporto di Bologna/Borgo Panigale è sprovvisto di apposita area TLOF per gli elicotteri civili.
Le operazioni di decollo e atterraggio avverranno esclusivamente sulla RWY 12/30

3 'WILDLIFE HAZARD' CONCENTRAZIONE VOLATILI

Presenza di volatili sull'area di manovra e dintorni come di seguito dettagliato (orario locale): attività di monitoraggio/evacuazione uccelli in vigore (circolare ENAC APT 01-B).

Cornacchia grigia presente tutto l'anno con incremento da luglio a settembre su tutta l'estensione di RWY 12/30 e RWY strip, approssimativamente dalle 0700 alle 1900, altitudine uccelli 0-100 ft, dimensione dello stormo 2-10.

Piccione presente tutto l'anno con prevalenza da maggio a settembre su tutta l'estensione di RWY 12/30 e RWY strip, approssimativamente dalle 0700 alle 1700, altitudine uccelli 0-300 ft, dimensione dello stormo 2-50.

Colombaccio presente approssimativamente ad agosto-settembre su tutta l'estensione di RWY 12/30 e RWY strip, approssimativamente dalle 0700 alle 1700, altitudine uccelli 0-300 ft, dimensione dello stormo 2-20.

Storno presente tutto l'anno con prevalenza da marzo a giugno e settembre-novembre su tutta l'estensione di RWY 12/30 e RWY strip, approssimativamente dalle 0600 alle 1900, altitudine degli uccelli 0-200 ft, dimensione dello stormo 10-300.

Airone guardabuoi presente da aprile a ottobre su tutta l'estensione di RWY 12/30 e RWY strip, dalle 0700 alle 1800 circa, altitudine degli uccelli 0-100 ft, dimensione dello stormo 2-50.

Gheppio presente tutto l'anno, maggiormente da giugno a ottobre su tutta l'estensione di RWY 12/30 e RWY strip, dalle 0700 alle 1900 circa, altitudine uccelli 0-100 ft, dimensioni stormo 1-2.

- b. Aircraft requesting de-icing service, will be guided by follow-me car from IHP Y1 to the assigned start point D1, D2, or D3 where de-icing service will be provided
- c. According to visibility conditions and TWR instructions ICAO Code C aircraft, after push back/power back, will be normally cleared to taxi via ACFT stand taxilane Z, IHP Y1; ICAO code D aircraft (or larger), will be cleared to taxi via first available TWY, TWY T, TWY TS, IHP Y1 (or pushed on TWY TS and towed to IHP Y1 for those aircraft pushing-back from Stand 114-115)
- d. Aircraft departing from Apron 4 will be normally cleared to taxi via TV, TWY T, first available TWY, ACFT stand taxilane Z, IHP Y1
- e. At assigned start point in the de-icing pad, aircraft operator/pilot shall transmit to VHF frequency 131.400 MHz 'BOLOGNA DE-ICING' the info 'Aircraft set for deicing'
- f. After de-icing procedures have been completed, pilot in command:
- shall request 'anti-icing code' via VHF frequency 131.400 MHz 'BOLOGNA DE-ICING'
 - shall contact TWR to request taxi instructions only after ok signal received by marshaller present on the stand
- g. During landings for RWY 30 ICAO code E aircraft shall wait for taxi to RWY 30 on start point D2

1.3 Aircraft engines status during de-icing operations:

- a. Twin engine aircraft: both on idle power
- b. Three engines 'Heavy' aircraft: tail out, external idle power
- c. Four engines 'Heavy' aircraft: external out, internal idle power
- d. Propeller aircraft: propellers should be shut down when possible
- e. Engine/propeller shutdown is compulsory for underwing de-icing and for deicing tactile check

2 HELICOPTERS OPERATIONS

Bologna/Borgo Panigale airport is not provided with a civil helicopters TLOF area.
Take-off and landing operations are allowed only on RWY 12/30

3 'WILDLIFE HAZARD' BIRDS CONCENTRATION.

Presence of birds on the manoeuvring area and surroundings as detailed in below (local times):
birds monitoring/evacuation activities in force (circular ENAC APT 01-B).

Hooded crow present all year round with increase between July and September on the entire extension of RWY 12/30 and RWY strip, approximately from 0700 to 1900, bird altitude 0-100 ft, flock size 2-10.

Pigeon present all year round with prevalence between May and September on the entire extension of RWY 12/30 and RWY strip, approximately from 0700 to 1700, bird altitude 0-300 ft, flock size 2-50.

Wood pigeon present approximately in August-September on the entire extension of RWY 12/30 and RWY strip, approximately from 0700 to 1700, bird altitude 0-300 ft, flock size 2-20.

Starling present all year round with prevalence between March and June and September-November on the entire extension of RWY 12/30 and RWY strip, approximately from 0600 to 1900, bird altitude 0-200 ft, flock size 10-300.

Cattle egret present from April to October on the entire extension of RWY 12/30 and RWY strip, approximately from 0700 to 1800, bird altitude 0-100 ft, flock size 2-50.

Kestrel present all year round, mainly from June to October on the entire extension of RWY 12/30 and RWY strip, approximately from 0700 to 1900, bird altitude 0-100 ft, flock size 1-2.

Rondine presente da maggio a settembre su tutta l'estensione di RWY 12/30 e RWY strip, dalle 0700 alle 1900 circa, altitudine uccelli 0-300 ft, dimensioni stormo 5-50.

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

Numero di riferimento	Descrizione
SC.LIPE.001	Separazione minima tra la TWY T e la taxilane Z non conforme alle prescrizioni EASA Rif.: CS ADR-DSN.D.260 Distanza minima di separazione tra le taxiway
DAAD.LIPE.005	No-entry bar situata in prossimità della TWY H (utilizzata come via di rullaggio di entrata/uscita) Rif.: CS ADR.DSN.M.771 No entry bar
DAAD.LIPE.007	Mancanza del monitoraggio automatico del sistema di illuminazione della TWY T tra la RHP T1 e l'intersezione tra le TWY J e K Rif.: CS ADR-DSN.S.890 Monitoraggio

Swallow present from May to September on the entire extension of RWY 12/30 and RWY strip, approximately from 0700 to 1900, altitude 0-300 ft, flock size 5-50.

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

Reference number	Description
SC.LIPE.001	Taxiway minimum separation distance between TWY T and taxilane Z not compliant with EASA provisions Ref.: CS ADR-DSN.D.260 Taxiway minimum separation distance
DAAD.LIPE.005	No-entry bar located in proximity to TWY H (used as entry/exit taxiway) Ref.: CS ADR.DSN.M.771 No entry bar
DAAD.LIPE.007	Lack of automatic monitoring of lighting system on TWY T between RHP T1 and intersection of TWYs J and K Ref.: CS ADR-DSN.S.890 Monitoring

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

Carte - Charts	Pagine - Pages
AERODROME CHART ICAO	AD 2 LIPE 2 - 1
HOTSPOT MAP (NOT FOR NAVIGATION)	AD 2 LIPE 2 - 3
LOW VISIBILITY PROCEDURES CHART	AD 2 LIPE 2 - 5
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART ICAO	AD 2 LIPE 2 - 7
AERODROME GROUND MOVEMENT CHART ICAO: CODE E AND F AIRCRAFT	AD 2 LIPE 2 - 9
AERODROME GROUND MOVEMENT CHART ICAO: TAXIING TO DE-ICING PAD	AD 2 LIPE 2 - 11
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 12/30	AD 2 LIPE 3 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE B ICAO	AD 2 LIPE 3 - 3
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART RWY 12	AD 2 LIPE 3 - 5
STAR RNAV1 OR RNP1 RWY 12	AD 2 LIPE 4 - 1
STAR RNAV1 OR RNP1 RWY 12 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPE 4 - 3
STAR RNAV 1 OR RNP RWY 30	AD 2 LIPE 4 - 9
STAR RNAV 1 OR RNP RWY 30 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPE 4 - 11
STAR VOR BOLOGNA	AD 2 LIPE 4 - 15
STAR VOR BOLOGNA DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPE 4 - 17
ICAO VISUAL APPROACH CHART	AD 2 LIPE 5 - 1
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS-Z RWY 12	AD 2 LIPE 5 - 3
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS-Y RWY 12	AD 2 LIPE 5 - 5
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 12	AD 2 LIPE 5 - 7
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 12 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPE 5 - 9
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR RWY 12	AD 2 LIPE 5 - 11
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS OR LOC RWY 30	AD 2 LIPE 5 - 13
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 30	AD 2 LIPE 5 - 15
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 30 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPE 5 - 17
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-Z RWY 30	AD 2 LIPE 5 - 19
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-Y RWY 30	AD 2 LIPE 5 - 21
SID RNAV1 OR RNP1 RWY 12	AD 2 LIPE 6 - 1
SID RNAV1 OR RNP1 RWY 12 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPE 6 - 3
SID RNAV1 OR RNP1 RWY 30	AD 2 LIPE 6 - 7
SID RNAV1 OR RNP1 RWY 30 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPE 6 - 9
SID VOR RWY 12	AD 2 LIPE 6 - 11
SID VOR RWY 12 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPE 6 - 13
SID VOR RWY 30	AD 2 LIPE 6 - 15
SID VOR RWY 30 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPE 6 - 17
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO	AD 2 LIPE 8 - 1

LIPE AD 2.25 Penetrazione della VSS (Visual Segment Surface)**LIPE AD 2.25 Visual segment surface (VSS) penetration**