

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

1	Coordinate ARP ARP coordinates	45°30'19"N 012°21'07"E
2	Direzione e distanza dalla città Direction and distance from city	4.32 NM Ovest 4.32 NM W
3	Elevazione/Temperatura di riferimento Elevation/Reference temperature	7 FT / 27.5° C
4	Ondulazione del geoide Geoid undulation	143.4 FT
5	Declinazione magnetica/Variazione annuale Magnetic variation/Annual change	3° E (2020.0) / 7'E
6	Autorità amministrativa aeroportuale	ENAC - DT Nord-Est Aeroporto "Marco Polo" Viale Galileo Galilei 16/1 30173 Venezia Tessera Tel +39 041 2605701 e-mail: nordest.apr@enac.gov.it pec: protocollo@pec.enac.gov.it website: www.enac.gov.it
	Aerodrome administration authority	
	Gestore aeroportuale	SAVE S.p.A.: servizio aeroportuale Aeroporto "Marco Polo" Viale Galileo Galilei 30/1 30173 Venezia Tessera Tel +39 041 2606420 Fax +39 041 2606419 e-mail: rds@veneziaairport.it sito web: www.veneziaairport.it SITA VCEKMXH
	Aerodrome operator	SAVE S.p.A.: aerodrome service "Marco Polo" Airport Viale Galileo Galilei 30/1 30173 Venezia Tessera Tel +39 041 2606420 Fax +39 041 2606419 e-mail: rds@veneziaairport.it website: www.veneziaairport.it SITA VCEKMXH
	Handlers	AVIATION SERVICES Tel: +39 349 5765632 SITA: VCEXXXH e-mail: kk-vce@as-airport.it G.H. VENEZIA: Tel +39 041 2603560 Fax +39 041 2603558 SITA: VCEEWXH e-mail: station-manager@ghvenezia.it AVIATION SERVICES Tel: +39 349 5765632 SITA: VCEXXXH e-mail: kk-vce@as-airport.it

		G.H. VENEZIA: Tel +39 041 2603560 Fax +39 041 2603558 SITA: VCEEWXH e-mail: station-manager@ghvenezia.it
	Autorità ATS ATS authority	ENAV S.p.A. - Centro Aeroportuale Venezia Tessera Tel: +39 041 2612100; fax: +39 041 2612021 e-mail: ci-veneziatessera@enav.it
7	Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Note Remarks	1. Codice di riferimento ANNESSO 14 per infrastrutture di volo: 4E 2. Temperatura media minima 3°C 1. Flight facilities ANNEX 14 reference code: 4E 2. Mean low temperature 3°C

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

1	Amministrazione aeroportuale Aerodrome Administration	H24
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	Levorato Marcevaggi S.r.l.: 0500-2200 (0400-2100) Tel +39 041 5415036 Fax +39 041 5415038 Q8: 0400-2100 (0300-2000) Tel +39 041 5415035 Fax +39 041 5416024 Mob +39 366 8415582/+39 334 6018720 Carboil S.r.l.: 0500-2100 (0400-2000) Tel +39 336 892281 A chiusura depositi il rifornimento sarà disponibile con almeno due ore di preavviso entro l'orario di servizio. Per voli umanitari, di Stato, ospedale, di emergenza e dirottati rifornimento disponibile H24 entro 90 minuti PN, coordinamento da effettuare con Save S.p.A. Responsabile di Scalo tel +39 041 2606420 fax +39 041 2606419 e-mail rds@veneziaairport.it

	Fuelling	<p>Levorato Marcevaggi S.r.l.: 0500-2200 (0400-2100) Tel +39 041 5415036 Fax +39 041 5415038</p> <p>Q8: 0400-2100 (0300-2000) Tel +39 041 5415035 Fax +39 041 5416024 Mob +39 366 8415582/+39 334 6018720</p> <p>Carboil S.r.l.: 0500-2100 (0400-2000) Tel +39 336 892281</p> <p>When deposits are closed refuelling will be available if requested at least 2 hours before within operating hours.</p> <p>For humanitarian, State, hospital, emergency and diverted flights refuelling is available H24 within 90 minutes PN. Coordination with Save S.p.A. Airport Duty Manager ph +39 041 2606420 fax +39 041 2606419 mail to rds@veneziaairport.it</p>
9	Handling	<p>Aviation Services: H24 per voli schedulati G.H. VENEZIA: H24 per voli schedulati Al di fuori degli orari garantiti dagli handlers, per voli non schedulati o senza contratto di handling SAVE S.p.A. garantisce solo lo sbarco di passeggeri e bagagli in arrivo. Eventuali dirottamenti su Venezia/Tessera devono essere concordati con il Responsabile di Scalo tel +39 041 2606420.</p> <p>Aviation Services: H24 for scheduled flights G.H. VENEZIA: H24 for scheduled flights For non scheduled flights or for flights operated without handling agreement, outside of operating handlers hours SAVE S.p.A. ad operator assures only passengers and baggage unloading. Any diversion to Venezia/Tessera must be arranged with the Duty Manager tel +39 041 2606420</p>
10	Servizi di sicurezza Security	H24
11	De-icing De-icing	H24
12	Note Remarks	<p>1. ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1</p> <p>1. ARO CBO MILANO: see GEN 3.1</p>

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

1	Attrezzatura di carico e scarico merci Cargo-handling facilities	<p>Trattori, elevatori, carrelli, nastri trasportatori, cargo loader</p> <p>Tractors, elevators, trolleys, conveyor belts, cargo loaders</p>
2	Tipi di carburante/Olio Fuel/Oil types	JET A1, JP1 / Q8 Jet oil II
3	Capacità di rifornimento Fuelling capacity	<p>Levorato Marcevaggi S.r.l.: 540000 litri con 9 autobotti Q8: 330000 litri con 6 autobotti Carboil S.r.l.: 131000 litri con 3 autobotti</p> <p>Levorato Marcevaggi S.r.l.: 540000 litres with 9 tank-trucks Q8: 330000 litres with 6 tank-trucks Carboil S.r.l.: 131000 litres with 3 tank-trucks</p>
4	Sistema de-icing De-icing facilities	<p>Deicers mobili Vestergaard tipo "Elephant" Fluido TYPE II "Clariant Safewing MP II FLIGHT" Fornitore del servizio: SAVE S.p.A.</p> <p>Vestergaard "Elephant" mobile de/anti-icers TYPE II "Clariant Safewing MP II FLIGHT" fluid Service provider: SAVE S.p.A.</p>
5	Hangar per aeromobili in transito Hangar space for visiting aircraft	NIL
6	Servizio riparazioni per aeromobili in transito	Piccole riparazioni

ENAV - Roma

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

1	Alberghi Hotels	In città In town
2	Ristoranti Restaurants	Ristorante n. 416 posti - HR: 1100-2100 (1000-2000) Self-service n. 262 posti - HR: 1100-2130 (1000-2030) Restaurant nr. 416 seats - HR: 1100-2100 (1000-2000) Self-service nr. 262 seats - HR: 1100-2130 (1000-2030)
3	Trasporti Transportation	Autobus, taxi, collegamento acqued con centro città Bus, taxi, water transport to city center
4	Servizio medico Medical facilities	Pronto soccorso, Assistenza medica, Ambulanze, 4 Bombole ossigeno, Ospedale di Mestre (8 km) First aid treatment, Medical assistance, Ambulances, 4 Cylinders of oxygen, Hospital in Mestre (8 km)
5	Banca e ufficio postale Bank and Post office	NIL/NIL
6	Ufficio turistico Tourist office	Sì, 0900-2100 (0800-2000) Yes, 0900-2100 (0800-2000)
7	Note Remarks	1. Deposito bagagli disponibile 1. Left luggage facility available

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

1	Categoria servizio antincendio aeroportuale Aerodrome category for fire fighting	CAT 9 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso Rescue equipment	Conforme a CAT 9 ICAO In compliance with CAT 9 ICAO
3	Rimozione aeromobili in difficoltà Capability for removal of disabled aircraft	Coordinatore operazioni aeroportuale: SAVE Responsabile di Scalo Tel +39 041 2606420 E-mail: rds@veneziaairport.it Capacità di rimozione aeromobile in difficoltà fino a codice F Aerodrome coordinator of operations: SAVE Duty Airport Supervisor Tel +39 041 2606420 E-mail: rds@veneziaairport.it Capability to remove a disabled aircraft up to code F
4	Note Remarks	NIL

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

1	Equipaggiamenti di pulitura Types of clearing equipment	Spazzatrici, Lame, Fresa Turbina Sweepers, snow plough blades, turbo fan snow plough
2	Priorità Clearance priorities	Runway-Taxiway-Apron
3	Uso di materiale per il trattamento della superficie dell'area di movimento Use of material for movement area surface treatment	KFOR (Formiato di Potassio), NAFO (Formiato di Sodio) KFOR (Potassium Formate), NAFO (Sodium Formate)
4	Piste invernali appositamente preparate Specially prepared winter runways	NIL NIL

5	Note	<div>1. La rilevazione del coefficiente di aderenza della pista viene effettuata mediante "Surface Friction Tester Vehicle" equipaggiato con auto-umidificante. Il coefficiente di aderenza della pista viene misurato una volta al mese alla velocità di 65 km orari</div> <div>2. Interventi correttivi e di mantenimento sono eseguiti quando il coefficiente di aderenza è inferiore a: "Surface Friction Tester Vehicle": 0.60</div> <div>3. Il coefficiente minimo di frizione, al di sotto del quale la pista può essere scivolosa se bagnata, è: "Surface Friction Tester Vehicle": 0.50. In questo caso verrà emesso un NOTAM</div>
	Remarks	<div>1. The RWY friction coefficient is measured with "Surface Friction Tester Vehicle" equipped with self-wetting. The RWY friction coefficient is measured once a month at a speed of 65 km per hour</div> <div>2. The corrective and maintenance actions are undertaken when the friction coefficient is below: "Surface Friction Tester Vehicle": 0.60</div> <div>3. The minimum friction coefficient, below which the RWY may be slippery when wet, is: "Surface Friction Tester Vehicle": 0.50. In this circumstance NOTAM will be issued</div>

LIPZ AD 2.8 DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO E ALLA POSIZIONE DEI PUNTI DI CONTROLLO

LIPZ AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA

1	Superficie e resistenza dell'area di stazionamento Apron surface and strength	Identificativo	Superficie		Resistenza
		Designator	Surface		Strength
		Apron	CONC 391758 m²		LCN 120
2	Larghezza, superficie e resistenza delle TWY TWY width, surface and strength	Identificativo della TWY	Larghezza (M)	Superficie	Resistenza
		Designator of TWY	Width (M)	Surface	Strength
		A	32 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		B	30 M	ASPH	PCN 104/F/A/X/T
		C	29 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		D	25 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		E	23 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		F	25 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		G	25 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		H	28 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		J	30 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		K	23 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		L	25 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		N	24 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		P	24 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		Q	38 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		R	24 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		S	24 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		T	45 M	ASPH	PCN 120/F/A/X/T
		W	32 M	ASPH	PCN 90/F/A/W/T
3	Localizzazione/Elevazione ACL ACL location/Elevation	Apron/7 ft			
4	Punto di controllo VOR /INS VOR/INS checkpoints	NIL / a stand (vedi Aircraft Parking Docking Chart) NIL / at aircraft stand (see Aircraft Parking Docking Chart)			
5	Note	<div>1. Raccordo Y non utilizzabile eccetto che per traffico da e per Aeronavali</div> <div>2. Raccordo KA non utilizzabile eccetto che da Polizia di Stato</div> <div>3. Raccordo KB non utilizzabile eccetto che da Vigili del Fuoco e Guardia di Finanza</div>			

Remarks	1. Taxilane Y not available except for traffic from/to Aeronavali 2. Taxilane KA not available except for Polizia di Stato 3. Taxilane KB not available except for Fire Fighting and Guardia di Finanza
----------------	---

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

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

LIPZ AD 2.10 OSTACOLI AEROPORTUALI**LIPZ 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					

LIPZ AD 2.11 INFORMAZIONI METEOROLOGICHE**LIPZ 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 / 30H
4	Tipo di previsione per l'atterraggio / Intervallo di emissione Type of landing forecast / Interval of issuance	Previsioni TREND / 30' TREND forecast / 30'
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	Carte, testi in linguaggio chiaro abbreviato IT, EN

	Flight documentation and language used	Chart, abbreviated plain language texts IT, EN
7	Carte e documentazione disponibili per consultazione Charts and other information available for briefing or consultation	P, W, SWL
8	Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione Supplementary equipment available for providing information	Fax
9	Enti ATS destinatari delle informazioni ATS units provided with information	Padova ACC/FIC, Venezia TWR
10	Informazioni climatologiche ed informazioni supplementari Climatological information and additional information	<ol style="list-style-type: none"> 1. ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1 2. ITALY MFU: vedi GEN 3.5 3. Aeroporto occasionalmente interessato da fenomeni di wind shear, prevalentemente nei mesi di novembre, dicembre e marzo e nelle ore serali. La maggior parte degli episodi si verifica con vento proveniente da direzioni da Nord ad Est e con cielo nuvoloso o in associazione a fronti o temporali 4. Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 7200ft e cumulonembi o cumuli torreggianti con base di qualsiasi altezza <ol style="list-style-type: none"> 1. ARO CBO MILANO: see GEN 3.1 2. ITALY MFU: see GEN 3.5 3. Aerodrome occasionally affected by wind shear phenomena, mainly in November, December and March and in early night hours. Most events occur with wind directions from North to East and with cloudy sky or in association with fronts or thunderstorms 4. Clouds of operational significance: clouds with base height below 7200ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance

LIPZ AD 2.12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE**LIPZ 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
04L	042.10°	2738 x 45	PCN 120/F/A/X/T ASPH	45°29'43.56"N 012°20'09.29"E	6.9 FT / 7.2 FT
				45°30'49.34"N 012°21'33.86"E	
				143.1 FT	
22R	222.12°	2738 x 45	PCN 120/F/A/X/T ASPH	45°30'49.34"N 012°21'33.86"E	5.4 FT / 6.8 FT
				45°29'43.56"N 012°20'09.29"E	
				143.3 FT	
04R	042.11°	3300 x 45	PCN 120/F/A/X/T ASPH	45°29'38.86"N 012°20'15.79"E	7.0 FT / 7.0 FT
				45°30'58.16"N 012°21'57.77"E	
				143.1 FT	

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
22L	222.13°	3300 x 45	PCN 120/F/A/X/T ASPH	45°30'58.16"N 012°21'57.77"E	6.7 FT / 6.8 FT
				45°29'38.86"N 012°20'15.79"E	
				143.0 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
04L	Longitudinale/longitudinal: vedi/see AOC Trasversale/transverse: 1.31%	NIL	360 x 180	2858 x 225	240 x 150
22R	Longitudinale/longitudinal: vedi/see AOC Trasversale/transverse: 1.31%	NIL	242 x 180	2858 x 225	240 x 150
04R	Longitudinale/longitudinal: vedi/see AOC Trasversale/transverse: RWY 1.4%	NIL	220 x 300	3420 x 300	240 x 145
22L	Longitudinale/longitudinal: vedi/see AOC Trasversale/transverse: RWY 1.4%	NIL	220 x 300	3420 x 300	240 x 150

Designazione RWY Designation	OFZ Obstacle free zone	Note Remarks
1	12	13
04L	Non applicabile/ Not applicable	NIL
22R	Non applicabile/ Not applicable	NIL
04R	Sì/ Yes	NIL
22L	Non applicabile/ Not applicable	NIL

LIPZ AD 2.13 DISTANZE DICHIARATE

LIPZ AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Designazione RWY RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
04L	2738	3098	2738	2738
INT TAKE-OFF S	2420	2780	2420	-
22R	2738	2980	2738	2738
INT TAKE-OFF K	2040	2282	2040	-
INT TAKE-OFF TURN PAD	2600	2842	2600	-
04R	3300	3520	3300	3300
INT TAKE-OFF B	3170	3390	3170	-
INT TAKE-OFF C	2290	2510	2290	-
22L	3300	3520	3300	3300
INT TAKE-OFF H	2650	2870	2650	-
NOTE	1. Gli INT TAKE-OFF sono utilizzabili soltanto su richiesta del pilota o su richiesta della TWR previo benestare del pilota. Dalle 2100 alle 0500 (2000-0400) gli aerei in partenza dalla RWY 04R devono utilizzare l'INTERSECTION TAKE-OFF C. Se non abile ad ottemperare a quanto richiesto il pilota lo comunicherà a Venezia TWR. L'INT TAKE-OFF C non è comunque disponibile in condizioni di visibilità ridotta o dopo il de-icing.			
REMARKS	1. INT TAKE-OFF are usable only on pilot's request or on TWR's request, previous pilot's agreement. Within HR 2100- 0500 (2000-0400) aircraft departing from RWY 04R shall use INT TAKE-OFF C. If not able to comply with these requirements, the pilot should notify Venezia TWR. INT TAKE-OFF is not available during reduced visibility conditions or after de-icing.			

LIPZ AD 2.14 LUCI DI AVVICINAMENTO E DI PISTA

LIPZ 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
04L	SALS	660	VRB	G	NIL	3.2° wing bar lato sinistro/ left side	21.1	NIL
22R	SALS	420	VRB	G	NIL	3.2° wing bar lato sinistro/ left side	21.4	NIL
04R	CAT II III	900	VRB	G	NIL	3° wing bar entrambi i lati/ both sides	19.5	900
22L	SALS	420	VRB	G	NIL	3.2° wing bar entrambi i lati/ both sides	21.0	NIL

RWY ID	ASSE CENTRALE PISTA RCL				BORDO PISTA RWY EDGE			
	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
04L	NIL	NIL	NIL	NIL	2138 600	60 60	W Y	VRB VRB
22R	NIL	NIL	NIL	NIL	2138 600	60 60	W Y	VRB VRB
04R	2400	15	W	VRB	2700	60	W	VRB
	600	15	W/R	VRB	600	60	Y	VRB
	300	15	R	VRB				
22L	2400	15	W	VRB	2700	60	W	VRB
	600	15	W/R	VRB	600	60	Y	VRB
	300	15	R	VRB				

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
04L	R	NIL	NIL	Si/Yes	NIL	NIL
22R	R	NIL	NIL	Si/Yes	NIL	NIL
04R	R	NIL	NIL	Si/Yes	NIL	NIL
22L	R	NIL	NIL	Si/Yes	NIL	NIL

LIPZ AD 2.15 ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA**LIPZ 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: 45°30'10"N 012°20'04"E Caratteristiche: ABN caratteristiche: rotante, luci bianco/verde alternate Orario: HJ +/-30 ABN Coordinates: 45°30'10"N 012°20'04"E Characteristics: ABN characteristics: revolving, white/green alternating lights Hours: HJ +/-30
2	Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI location and lights Anemometer location and lights	LDI: NIL Anemometri: 1) 97 m prima THR RWY 04R, lato destro RCL 2) 39 m prima di THR RWY 22L, lato sinistro RCL LDI: NIL Anemometers: 1) 97 m before THR RWY 04R, right side RCL 2) 39 m before THR RWY 22L, left side RCL
3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY TWY edge and center line lighting	Vedi carta AD in vigore See AD chart in force
4	Alimentatore secondario/Tempo di intervento Secondary power supply/Switch over time	NR 2 UPS/immediato 0 s NR 2 UPS/immediate 0 s
5	Note Remarks	NIL

LIPZ AD 2.16 AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI**LIPZ 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

LIPZ AD 2.17 SPAZIO AEREO PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO**LIPZ 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
Venezia Tessera ATZ 45°34'50"N 012°24'00"E then arc of circle in clockwise direction radius 5.0 NM centred on 45°30'16"N 012°21'07"E till point 45°28'04"N 012°27'30"E; 45°25'23"N 012°19'38"E then arc of circle in clockwise direction radius 5.0 NM centred on 45°30'16"N 012°21'07"E till point 45°31'36"N 012°14'16"E; to point of origin.	1500 FT AMSL	D	Venezia TWR EN/IT	6000 FT	1) WI Venezia 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'

LIPZ AD 2.18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO**LIPZ 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	Padova Radar	118.900	H24	NIL
APP	Padova Radar	134.750	H24	NIL
TWR	Venezia DELIVERY	CH 118.255	Vedi note/See remarks	<p>1) A discrezione ATC, la disponibilità effettiva viene comunicata a mezzo ATIS o dal gestore aeroportuale sulla/ ATC discretion, actual availability is communicated by ATIS or by aerodrome operator on FREQ 131.480 MHz, call sign "Aerodrome Operations"</p> <p>2) Postazione di controllo responsabile per la fornitura, ai voli IFR in partenza, di informazioni pre-rullaggio, d'aerodromo e meteo, autorizzazioni alla messa in moto e autorizzazioni ATC/Control position responsible for the delivery, to departing IFR flight, of prior-to-taxiing, aerodrome and meteo information, start-up and ATC clearances</p> <p>3) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing</p>
TWR	Venezia GND	CH 121.705	0500-2300 (0400-2200)	<p>1) A discrezione ATC/ATC discretion da/ from 2300-0500 (2200-0400)</p> <p>2) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing</p>
TWR	Venezia GND	CH 118.255	Vedi note/See remarks	<p>1) A discrezione ATC/ATC discretion</p> <p>2) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing</p>
TWR	Venezia TWR	120.200	H24	NIL
TWR	Venezia TWR	CH 118.255	Vedi note/See remarks	<p>1) A discrezione ATC/ATC discretion</p> <p>2) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing</p>
ATIS	Venice Arrival and Departure Information	CH 128.655	H24	<p>1) Venezia ATIS emette informazioni aggiornate in tempo reale/Venice ATIS broadcast message issues real time updated info</p> <p>2) ATIS ARR/DEP fornisce il vento in superficie sulla TDZ della RWY in uso / ATIS ARR/DEP provides surface wind at TDZ of RWY in use</p> <p>3) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing</p>

LIPZ AD 2.19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATTERRAGGIO**LIPZ AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS**

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/ VOR)	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VOR/DME (3° E-2020.0)	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)
VOR/DME (2° E-2005.0)	TES	115.30 MHZ CH 100X	VOR H24 DME H24	VOR 45°31'08.7"N 012°22'05.5"E DME 45°31'09.1"N 012°22'05.6"E	9 M AMSL	40 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 000°/300° MRA 1500 FT 300°/360° MRA 2500 FT	NIL
VOR/DME (3° E-2020.0)	VIC	113.40 MHZ CH 81X	VOR H24 DME H24	VOR 45°38'14.3"N 011°40'34.9"E DME 45°38'14.3"N 011°40'34.3"E	65 M AMSL	80 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 030°/060° MRA 10000 FT 060°/230° MRA 5000 FT 230°/270° MRA 7000 FT 270°/030° MRA 16000 FT	1) MAINT: VOR Primo MON di ogni mese / first MON each month: 0900-1100 (0800-1000) DME Primo MON di APR e OCT/first MON of APR and OCT: 0900-1100 (0800-1000)
ILS RWY 04R LOC CAT III (2° E-2005.0)	VTs	109.95 MHZ	H24	45°31'07.2"N 012°22'09.3"E	NIL	NIL	1) Fascio posteriore non utilizzabile/back beam not usable 2) RVR MNM 75 m 3)MAINT: Ogni/each WED 1400-1600 (1300-1500). Non usare, possibile falsa indicazione/Do not use, false indication possible
DME	VTs	CH 36Y	H24	45°29'42.4"N 012°20'31.2"E	8 M AMSL	25 NM/10000 FT limitazioni a/limitations at 10 NM MRA 1500 FT	NIL
GP	-	333.65 MHZ	H24	45°29'43.0"N 012°20'30.1"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 15.55 M 1) MAINT: Secondo TUE di ogni mese/second TUE each month 1400-1600 (1300-1500)
MM	-	75.00 MHZ	H24	45°29'17.4"N 012°19'47.8"E	NIL	NIL	NIL

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

- 1.1. RWY 04R/22L è utilizzata quale pista preferenziale attiva per i decolli e gli atterraggi.
- 1.2. L'ATC utilizzerà la RWY 04R o 04L a condizione che la componente in coda non superi i 10 kt.
- 1.3. Se il pilota ritiene che la pista scelta dall'ATC non soddisfi completamente le esigenze delle proprie operazioni di volo può richiedere l'autorizzazione ad usare un'altra pista; in tal caso l'aeromobile può essere assoggettato a ritardo.

Operatività RWY 04L/22R:

- a. visibilità al decollo maggiore o uguale a 1100m;
- b. visibilità all'atterraggio maggiore o uguale a 1500m;
- c. coefficiente di aderenza maggiore o uguale a 0.50;
- d. fattore massimo di vento al traverso ridotto del 30% per ogni tipo di aeromobile;
- e. come regola generale saranno presenti limitazioni al rullaggio sulla APN TWY M e TWY K. I piloti dovranno attenersi strettamente alle istruzioni ricevute dall'ATC;
- f. la RWY 04L/22R è da considerarsi libera solo al raggiungimento degli IHP M1 o U1 (per RWY 04L) e M3 (per RWY 22R). Ai piloti è richiesto di accelerare il rullaggio fino al raggiungimento di tali punti.

Elementi per identificare la pista attiva:

- a. attivazione del sentiero di avvicinamento corrispondente alla pista attiva. Solo un sentiero di avvicinamento alla volta può essere acceso;
- b. l'attivazione della RWY 04L/22R prevede l'accensione delle RGL poste in corrispondenza di tutti i raccordi diretti da APRON a RWY 04L/22R;
- c. l'attivazione della RWY 04R/22L attiva prevede l'accensione delle RGL poste in corrispondenza dei raccordi designati all'ingresso in RWY 04R/22L;
- d. attivazione dei flash lungo il sentiero di avvicinamento corrispondente alla pista attiva, ove disponibili. Quindi sarà illuminato solo un sistema flashing di avvicinamento, secondo la pista attiva. In caso di indisponibilità del flash, attivazione delle luci di identificazione soglia (RTIL); in caso di indisponibilità delle luci RTIL, attivazione delle luci di soglia e bordo pista;
- e. il cambio da RWY 04R/22L a RWY 04L/22R e viceversa richiede del tempo durante il quale entrambe le piste non sono disponibili.

2 Apron**2.1 Ordinamento movimento degli aeromobili sui piazzali**

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

2.1.1 Orario operativo

H24

2.1.2 Nominativo di chiamata e frequenza

- a. Venezia Ground: 121.705 MHz, HR 0600-2200 (0500-2100)
- b. Venezia TWR: 120.200 MHz, HR 2200-0600 (2100-0500)
- c. Gestore Aeroportuale (nominativo: Aerodrome Operations): 131.480 MHz, HR H24

2.1.3 Area di applicazione

- a. Piazzale Principale (vedi AD2 LIPZ APDC)

2.1.4 Servizi forniti**1 Runway preferential use**

- 1.1. RWY 04R/22L is regarded as preferential active runway for take-off and landing.
- 1.2. ATC will use RWY 04R or RWY 04L only if the tailwind component is not greater than 10 kt
- 1.3. If the runway selected by ATC is not considered suitable for the operation involved, the pilot may request permission to use another runway; in this case the aircraft may be subject to delay.

Operations on RWY 04L/22R:

- a. visibility for take-off greater than or equal to 1100m;
- b. visibility for landing greater than or equal to 1500m;
- c. friction coefficient greater than or equal to 0.50;
- d. maximum cross wind factor allowed reduced by 30% for each type of aircraft;
- e. as a general rule there will be limitations to taxiing on APN TWY M and TWY K. Pilots shall strictly comply with ATC instructions;
- f. RWY 04L/22R is to consider vacated only when reaching IHP M1 or U1 (for RWY 04L) and M3 (for RWY 22R). Pilots are requested to accelerate taxiing until reaching these points.

Elements to identify the active runway:

- a. activation of approach lighting systems corresponding to the active runway. Only one approach lighting system at a time will be illuminated;
- b. activation of RWY 04L/22R provides for the lighting of RGL placed in correspondence with all the taxiways direct from APRON to RWY 04L/22R;
- c. activation of RWY 04R/22L provides for the lighting of RGL placed in correspondence with the taxiways designated for entry to RWY 04R/22L;
- d. activation of flashing lights along the approach corresponding to the active runway, when available. Therefore only one approach flashing system will be illuminated, depending on the active runway. If the flashing lights system should not be available, activation of the runway identification lights RTIL; If RTIL should not be available, activation of the threshold and runway edge lights;
- e. switch from RWY 04R/22L to RWY 04L/22R and viceversa requires some time during which both RWYs will not be available.

2 Apron**2.1 Orderly movement of aircraft on aprons**

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

2.1.1 Hours of operations

H24

2.1.2 Call sign and frequency

- a. Venezia Ground: 121.705 MHz, HR 0600-2200 (0500-2100)
- b. Venezia TWR: 120.200 MHz, HR 2200-0600 (2100-0500)
- c. Airport Operator (call sign: Aerodrome Operations): 131.480 MHz, HR H24

2.1.3 Application area

- a. Main Apron (see AD2 LIPZ APDC)

2.1.4 Services provided

a. Aeromobili in partenza

- Istruzioni e informazioni per il rullaggio per il pushback

b. Aeromobili in arrivo

- Istruzioni per il rullaggio
- Assegnazione parcheggi

c. Follow-me

Il servizio di Follow-me sul piazzale principale viene fornito su richiesta dei piloti o dell'ATC.

L'assistenza del Follow-me è obbligatoria con RVR inferiore a 400m

d. Marshalling

Il marshalling è sempre fornito su tutto l'Apron.

e. Sull'aeroporto è implementato il servizio A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) di cui al paragrafo 2.2 seguente

2.1.5 Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali

a. Marshaller obbligatorio all'arrivo in tutti gli stands eccetto quelli serviti da VDGS (Visual Docking Guidance System) se funzionante

b. VDGS (Visual Docking Guidance System) disponibile allo stand 433 e da stand 322 a stand 330

c. Stand 442, 443, 544-546 solo per Aviazione Generale.

L'ATC approverà la messa in moto solo dopo l'emissione dell'ARDT da parte del Gestore Aeroportuale all'ATC.

Prima di richiedere l'approvazione alla messa in moto all'ATC, il pilota deve riportare 'Aircraft ready' sulla frequenza 131.480 (Aerodrome Operations) (vedi NOTA).

NOTA

Lo stato di AIRCRAFT READY significa:

- **Porte e stive sono chiuse**
- **Documentazione obbligatoria consegnata all'handler**
- **Aircraft Safe Area è libera da ostacoli, veicoli, equipaggiamenti e persone**
- **Deicing dell'aeromobile effettuato (se richiesto)**
- **Aeromobile pronto al rullaggio o al power back/ push back**
- **Trattore per il push-back connesso (solo per nose-in stands)**

In caso di APU non operativo, o per ragioni tecniche (ad es. condizionamento cabina pre-imbarco), i piloti devono informare il proprio handler prima di iniziare le operazioni di start-up e attendere l'autorizzazione del gestore aeroportuale.

La messa in moto allo stand non potrà in nessun caso essere avviata senza l'approvazione del gestore aeroportuale e la presenza dell'handler di riferimento.

2.1.6 Movimentazione degli aeromobili sui piazzali

Piazzale principale

Prima di iniziare le operazioni di push-back, i piloti devono richiedere l'approvazione a Venezia TWR/GND. La manovra è eseguita sotto la responsabilità del pilota e degli operatori di handling

2.1.7 Piazzali a regolamentazione speciale

NIL

2.2 Procedure di partenza A-CDM**2.2.1 Introduzione**

La procedura Airport CDM coordina il processo di Turn-Round, è incorporata nella gestione europea Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM) ed inizia a EOBT-3h. Si applica a tutte le operazioni a terra fino al decollo.

Le milestone più importanti del processo A-CDM sono quelle legate all'inserimento del TOBT ed all'emissione del TSAT.

Il TOBT - Target Off-Block Time - Tempo stimato, calcolato da un Aircraft Operator/Ground Handler (AO/GH), in cui un aeromobile sarà READY.

a. Departing aircraft

- Instructions and information for push-back and taxi

b. Arriving aircraft

- Taxiing instructions
- Stand allocations

c. Follow-me

Follow-me assistance on apron is provided if requested by Pilots or ATC.

Follow-me assistance is compulsory with RVR lower than 400m

d. Marshalling

Marshalling is always provided on the Apron.

e. A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) service provided at airport, see following paragraph 2.2

2.1.5 Limitations/regulations on aprons

a. Marshaller required on arrival at all stands not equipped with VDGS (Visual Docking Guidance System) if operative

b. Stand 433 and stand 322 to 330 provided with VDGS (Visual Docking Guidance System)

c. Stand 442, 443, 544-546 for General Aviation only.

ATC will approve start-up only after the Airport Operator issues the ARDT.

Prior to requesting start up approval to ATC, pilot must report 'Aircraft ready' on freq. 131.480 (Aerodrome Operations) (see REMARK).

REMARK

AIRCRAFT READY status means:

- **Aircraft doors and holds are closed**
- **Compulsory documentation provided to handler**
- **Aircraft Safe Area clear from obstacles, vehicles, equipment and ground personnel**
- **Aircraft deicing performed (if requested)**
- **Aircraft ready for taxi or power back/push back**
- **Push-back tractor has been connected (applicable only for nose-in stands)**

Whenever APU is inoperative, or for technical reasons (e.g. cabin pre-boarding air conditioning), pilots must inform handling agent before start-up and wait for aerodrome operator authorization.

Engine start up at the parking stand cannot under any circumstances be initiated without aerodrome operator approval and handling agent presence.

2.1.6 Aircraft movement on aprons

Main apron

Before starting push-back operations, pilots must request approval to Venezia TWR/GND. The manoeuvre is performed under pilot and handling operators responsibility

2.1.7 Apron subject to special regulation

NIL

2.2 A-CDM departure procedures**2.2.1 Introduction**

Airport CDM procedure coordinates the Turn-Round process and is incorporated into the European Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM). The procedure starts at EOBT-3 hours and is applied to all the operations until TakeOff.

A-CDM Milestone approach is mainly based on TOBT and TSAT.

TOBT -Target Off-Block Time- Estimated time, calculated by an Aircraft Operator/Ground Handler (AO/GH), when an aircraft will be READY.

Il TSAT Target Start-Up Approval Time - Tempo limite in cui è attesa l'approvazione alla messa in moto, calcolato in base a tutti i parametri rilevanti come CTOT, taxi time, ecc.

2.2.2 Milestones

a. EOBT - 3h (M1)

Il FPL viene controllato considerando l'Airport Slot - Scheduled Off-Block Time (SOBT); altri controlli includono l'aeroporto di destinazione, il tipo di aeromobile e le marche di registrazione. In caso di incoerenze il volo non sarà inserito nella sequenza prepartenza e sarà presentato un allarme sulla piattaforma A-CDM locale. AO/GH dovrà intraprendere le opportune azioni per risolvere l'allarme il più presto possibile.

I voli di Aviazione Generale devono rispettare lo SOBT assegnato dal PRR (vedi tabella 20, item 7).

b. EOBT - 2h (M2)

Il TOBT è l'orario stimato al quale un volo pianifica di essere READY. Per i voli per i quali è previsto il turnaround, il sistema genera automaticamente un TOBT all'ingresso in FIR secondo le regole:

- TOBT=ELDT+EXIT+MTT, per i voli in arrivo non ancora atterrati;
 - TOBT=ALDT+EXIT+MTT, per voli già atterrati;
 - TOBT=AIBT+MTT, per i voli al parcheggio.
Per i voli che per i quali non è previsto il turnaround o per i voli con tempo di sosta superiore a 2 ore il TOBT sarà uguale all'EOBT. In entrambi i casi AO/GH potrà inserire un TOBT manuale in accordo alle seguenti regole:
 - TOBT>orario attuale +5';
 - TOBT>ALDT+EXIT+RTT, per i voli già atterrati;
 - TOBT>AIBT+RTT, per i voli al parcheggio.
- A EOBT-2h viene inviato a NMOC un messaggio T-DPI-t contenente il TTOT

c. EOBT -40': Emissione del TSAT (M9)

AO/GH è responsabile della conferma del TOBT a EOBT-40'. Il TOBT deve essere compreso nella finestra EOBT±15'.

Il FPL deve essere aggiornato da AO/GH se l'EOBT non è coerente con il TOBT.

A EOBT-40' la piattaforma A-CDM ENAV genera un TSAT sulla base dell'ultimo TOBT confermato.

Il TOBT deve essere aggiornato a cura di AO/GH per ogni variazione. Il TOBT può essere modificato senza limiti fino all'emissione del TSAT, dopodiché può essere emendato per un massimo di 3 volte, quindi il volo perderà la priorità nella sequenza pre-partenza.

A EOBT-40' verrà inviato a NMOC un messaggio T-DPI-s contenente il TOBT, il TTOT e il TSAT

d. ARDT (Actual Ready Time) (M12)

I voli in partenza devono essere READY entro TOBT+5' e devono contattare il Gestore Aeroportuale SAVE sulla frequenza 131.480MHz, nominativo 'Aerodrome Operations', per ottenere l'ARDT.

Aerodrome Operations, dopo aver verificato che il volo è READY, emetterà l'ARDT e comunicherà al pilota l'attuale TSAT.

Se il volo non è READY a TOBT+ 5' il TOBT sarà automaticamente cancellato. Un nuovo TOBT deve essere inserito entro 5' altrimenti verrà emesso un FLS con il commento "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT" (es. TOBT 1000, no ARDT entro 1005, no aggiornamento TOBT => FLS a 1010).

Per de-sospendere il volo sarà necessario inserire un nuovo TOBT nella piattaforma A-CDM. E' sempre obbligatorio inviare un DLA/CHG se il nuovo TOBT differisce di più di 15 dall'EOBT±15'.

Se il volo è soggetto ad un CTOT, alla ricezione dell'ARDT verrà inviato un messaggio DPI a NMOC per richiedere un miglioramento del CTOT.

Non è necessario l'invio di un REA per richiedere un miglioramento del CTOT.

e. ASAT e AOBT (M14/M15)

Una volta ottenuto l'ARDT il traffico in partenza dovrà contattare, entro TSAT±5', Venezia GND HR 0500-2300 (0400-2200) o Venezia TWR HR 2300-0500 (2200-0400).

Il traffico in partenza dovrà monitorare l'appropriata frequenza ATC per ricevere possibili miglioramenti. Se si verifica un miglioramento del TSAT dopo l'ARDT l'ATC contatterà il pilota per la notifica.

L'ATC approverà la messa in moto e fornirà la ATC clearance in accordo al TSAT ed alla situazione di traffico in atto.

Il traffico in partenza dovrà lasciare il parcheggio entro ASAT+5'.

TSAT -Target Start-Up Approval Time- Calculated time at which start-up clearance can be expected at the latest. TSAT includes all relevant parameters such as CTOT, variable taxiing time etc.

2.2.2 Milestones

a. EOBT - 3h (M1)

ATC flight plans will be checked against their Airport Slot - Scheduled Off-Block Time (SOBT); other checks include the destination airport, type of aircraft and registration marks. If they do not correspond the flight will not enter the predeparture sequence and an alert is risen on the local A-CDM platform. AO/GH must take the appropriate actions to solve the alerts as earliest as possible.

General Aviation flights must comply with the SOBT assigned in the PPR (see table 20, item 7).

b. EOBT - 2h (M2)

TOBT is the time when the aircraft is planned to be READY At FIR Entry (for turnaround flights) or at EOBT-2h, the system will automatically generate a TOBT as follows:

- TOBT=ELDT+EXIT+MTT, for inbound flights not yet landed;
 - TOBT=ALDT+EXIT+MTT, for flights already landed;
 - TOBT=AIBT+MTT, for aircraft at the parking stand.
Flights not subject to turnaround or aircraft with a ground time greater than 2 hours will enter the pre-departure sequence with a TOBT=EOBT. In both cases the AO/GH can input a manual TOBT that should comply with following rules:
 - TOBT>Actual time +5';
 - TOBT>ALDT+EXIT+RTT, for flights already landed;
 - TOBT>AIBT+RTT, for acft at the parking stand
- At EOBT-2h a T-DPI-t message will be sent to NMOC containing the TTOT.

c. EOBT -40': TSAT issue time (M9)

AO/GH is responsible to confirm TOBT at EOBT-40'. TOBT must be coherent with EOBT, according the ± 15' window.

FPL must be updated by AO/GH if EOBT is not consistent with TOBT.

At EOBT-40', ENAV A-CDM platform will issue a TSAT based on the last confirmed TOBT.

TOBT must be updated by AO/GH for any change.

TOBT can be updated as often as desired until TSAT issue time, after that TOBT may be updated up to a maximum of 3 times, then the flight will lose priority in the pre-departure sequence.

At EOBT-40', a T-DPI-s message will be sent to NMOC containing TOBT, TTOT, TSAT.

d. ARDT (Actual Ready Time) (M12)

Departing traffic must be READY within TOBT+5' and must contact Aerodrome Operator SAVE on frequency 131.480MHz, call sign 'Aerodrome Operations', to obtain the ARDT.

Aerodrome Operations, after the check of READY status, will issue the ARDT and provide the pilot with the current TSAT.

If the aircraft is not READY within TOBT+ 5', TOBT will be automatically deleted by A-CDM platform. A new TOBT must be inserted in the platform within 5 minutes, otherwise a flight suspension message (FLS) will be triggered by NMOC with the comment "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT". (e.g TOBT=1000, no ARDT within 1005, no TOBT update => FLS at 1010)).

To de-suspend the flight a new TOBT must be inserted into ACDM platform. It is still mandatory to send a DLA message to the IFPS if TOBT deviates by 15 minutes or more from EOBT.

If the flight is subject to a CTOT, at ARDT a DPI message will be sent to NMOC in order to try to get an improvement.

There's no need to request a REA message to get a CTOT improvement.

e. ASAT and AOBT (M14/M15)

Once the ARDT has been obtained, departing traffic shall contact, within TSAT±5', Venezia GND HR 0500-2300 (0400-2200) or Venezia TWR HR 2300-0500 (2200-0400).

Departing traffic must thus keep a listening watch on the appropriate ATC frequency in order to receive a possible improvement. If an improved TSAT is available after ARDT, ATC will contact the departing traffic to notify the revised TSAT.

ATC will approve start up and issue the en-route clearance according TSAT and current traffic situation.

Departing traffic must leave the stand within ASAT+5'.

Ad AOBT verrà inviato a NMOC un messaggio A-DPI con l'ultimo TTOT.

Se un traffico non è abile a lasciare il parcheggio entro ASAT+5 o deve tornare al parcheggio dovrà informare l'ATC sull'appropriata frequenza. L'ATC rimuoverà il volo dalla sequenza di partenza e sarà inviato a NMOC un C-DPI che causerà la sospensione del volo con il commento 'SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT'. In questo caso il processo deve ricominciare con l'inserimento di un nuovo TOBT.

2.2.3 Richieste di de-icing degli aeromobili

Ogni richiesta di de-icing/anti-icing deve essere inoltrata al proprio operatore di handling.

Considerando il forte impatto del processo di de-icing sul sequenziamento del traffico per la partenza si raccomanda di richiedere il de-icing al più tardi a TOBT-40'.

Alle richieste di de-icing effettuate fino a TOBT-25' verrà assegnata la posizione in sequenza in accordo al TOBT.

Le richieste di de-icing che arrivano con un preavviso inferiore a 25' rispetto al TOBT verranno inserite nella sequenza di de-icing nel primo posto utile per non penalizzare altri voli che hanno richiesto il servizio tempestivamente.

La richiesta e tutti dati relativi al de-icing sarà pubblicata sulla piattaforma A-CDM di SAVE.

2.2.4 TOBT: regole e responsabilità

Responsabilità per TOBT

AO/GH è responsabile del corretto aggiornamento e della coerenza del TOBT.

AO/GH deve notificare gli MTT/RTT e le loro variazioni per ogni tipo di aeromobile a SAVE attraverso l'email al seguente indirizzo: a-cdm@veniceairport.it

Correzione/Cancellazione del TOBT

Se TOBT viene modificato il nuovo orario deve essere almeno 5' successivo al tempo di inserimento.

Se il TOBT non può essere rispettato deve essere aggiornato il prima possibile.

Inserimento TOBT

Il TOBT può essere inserito sulla piattaforma A-CDM SAVE disponibile per tutti gli utenti accreditati attraverso una piattaforma web o una app mobile.

Le richieste di accreditamento alla piattaforma A-CDM SAVE possono essere richieste inviando un'email al seguente indirizzo: a-cdm@veniceairport.it

2.2.5 Sospensione della procedura A-CDM

In caso di avarie dei sistemi A-CDM la procedura sarà sospesa e:

- in ATIS sarà inserito il messaggio 'A-CDM out of service';
- per sospensioni oltre le 2 ore verrà emesso NOTAM;
- AO/GH saranno informati dal Gestore Aeroportuale SAVE;
- sarà adottato lo schema di taxi time standard;
- per ottenere miglioramenti di CTOT potrà essere richiesto all'ATC l'invio di un REA.

Le operazioni saranno gestite secondo le 'PROCEDURE DI PARTENZA NON A-CDM' (vedi sotto).

2.2.6 Procedure di partenza non A-CDM - Avarie o sospensioni

Quando READY i piloti dovranno contattare Il Gestore Aeroportuale SAVE sulla frequenza 131.480 MHz, call sign 'Aerodrome Operations' per essere rilasciati dalle attività di handling.

L'ATC gestirà la sequenza delle partenze in accordo al principio "first call - first served" rispettando le tolleranze di EOBT e CTOT specificate in AIP ENR 1.

2.2.7 Coordinamenti con NMOC

Tramite la piattaforma A-CDM viene stabilito uno scambio di informazioni automatico e continuo con NMOC (Network Manager Operations Centre). Questo scambio consente la trasmissione di orari stimati di atterraggio e di decollo molto accurati. L'uso degli stimati di decollo locali consentirà un'allocatione più efficiente dei CTOT. I messaggi utilizzati sono i seguenti:

- Flight Update Message (FUM)
- Early Departure Planning Information Message (E-DPI)
- Target Departure Planning Information Message (TDPI)
- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)

At AOBT an A-DPI message will be sent to NMOC containing latest TTOT.

If traffic is unable to leave the stand ASAT+5', or must return to the stand, it must inform ATC on the appropriate frequency. ATC will remove the flight from the pre-departure sequence and a C-DPI message will be sent to NMOC, that in turn issues a FLS message with the comment 'SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT'. In this case the process has to be started over with a new TOBT.

2.2.3 Aircraft De-icing requests

Every request for de-icing/anti-icing shall be forwarded to the own handling operator.

Due to the influence that aircraft de-icing has on the sequencing process it is highly advised to request aircraft deicing at the latest at TOBT-40'.

Deicing requests submitted up to 25' before TOBT will be sequenced in accordance with TOBT.

Deicing requests submitted later than 25' before TOBT will be inserted in the sequence in the first position available, in order to guarantee the priority of the flights who requested timely the service.

De-icing request and relevant data will be published on SAVE A-CDM platform.

2.2.4 TOBT: Rules and Responsibilities

Responsibility for TOBT

AO/GH is responsible of correct update and coherence of TOBT.

AO/GH must notify the MTT/RTT and subsequent changes for each aircraft type, to SAVE via email at the following address: a-cdm@veniceairport.it

TOBT Correction/Deletion

If TOBT is changed the new TOBT must be at least 5 minutes later than the present time.

If TOBT can no longer be met it must be updated as soon as possible.

TOBT input

TOBT can be put into SAVE A-CDM platform available for all registered users through a web platform or mobile app.

An account to access SAVE A-CDM platform can be obtained via email at the following address: a-cdm@veniceairport.it

2.2.5 A-CDM procedure suspension

In case of A-CDM system failure the procedure will be suspended and:

- "A-CDM out of service" will be announced via ATIS;
- a NOTAM will be issued if the suspension lasts more than 2h;
- AO/GH will be informed by Aerodrome Operator SAVE;
- a standard Taxi Time Scheme will be adopted;
- REA messages can be asked to ATC to request a CTOT improvement.

Operations will follow 'NON A-CDM DEPARTURES PROCEDURES' (see below).

2.2.6 Non A-CDM departure procedures - Failure or suspension

When READY all departing aircraft must contact Aerodrome Operator SAVE on frequency 131.480 MHz, call sign 'Aerodrome Operations', to be released from handling operations.

ATC will manage departure sequence according to the "first call - first served" principle and EOBT and CTOT tolerances as specified in AIP ENR 1.

2.2.7 Coordination with the NMOC

A-CDM platform establishes a permanent and fully automatic data exchange with NMOC (Network Manager Operations Centre). This data transfer will enable highly accurate early predictions of landing and departure times. Furthermore, this will allow more accurate and efficient calculation of CTOT due to the use of local target take-off times.

The following messages are used:

- Flight Update Message (FUM)
- Early Departure Planning Information Message (EDPI)
- Target Departure Planning Information Message (TDPI)
- ATC Departure Planning Information Message (ADPI)

e. Cancel DPI (C-DPI)

Le normali procedure di coordinamento con NMOC continuano ad essere valide.

2.2.8 Contatti email

ENAV: acdm.venice@enav.it
SAVE: a-cdm@veneziaairport.it

3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio

a. I piloti sono tenuti ad utilizzare i motori al minimo sulle taxiway. Questo è particolarmente importante quando si trovano in un'area dell'apron cul-de-sac dove il jet blast può interessare i parcheggi adiacenti.

b. I piloti di aeromobili codice F quadrimotore sono tenuti a spegnere o ridurre i motori esterni al minimo dell'intensità.

4 Procedure applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO)**4.1 Minime operative di aeroporto**

La pista 04R è abilitata per operazioni di:

- atterraggio con RVR pari o superiore a 75m su tutti i trasmissometri;
- decollo con RVR pari o superiore a 75m sul trasmissometro STOP END o trasmissometro più prossimo.

La pista 22L è abilitata per operazioni di:

- atterraggio con RVR pari o superiore a 800m su tutti i trasmissometri;
- decollo con RVR pari o superiore a 550m sul trasmissometro STOP END o trasmissometro più prossimo.

Le piste 04L e 22R sono abilitate per operazioni di:

- atterraggio con visibilità pari o superiore a 1500m;
- decollo con visibilità pari o superiore a 1100m.

4.2 Minime operative di rullaggio

Con RVR uguale a 75m la movimentazione degli aeromobili è consentita esclusivamente con assistenza del follow-me. Con RVR inferiore a 75m la movimentazione degli aeromobili è consentita esclusivamente verso gli stand, sempre con assistenza del follow-me. Il riferimento per le operazioni di rullaggio è il valore minimo di RVR disponibile.

4.3 Movimentazione al suolo (Rif. LVP Chart)

In condizioni di scarsa visibilità è prevedibile una riduzione della capacità aeroportuale a causa delle restrizioni applicate alla movimentazione al suolo.

- Quando sono attive le LVP devono essere seguiti i percorsi descritti nelle LVP CHARTS
- L'assistenza del follow-me è obbligatoria sul piazzale con RVR inferiore a 400m
- In caso di mancato decollo devono essere seguiti i percorsi previsti per gli aeromobili in arrivo.
- L'assistenza del follow-me sull'area di manovra è su richiesta.
- Obblighi di riporto
In condizioni di visibilità ridotta tutti i piloti devono riportare a Venezia TWR:
 - raggiunto le RHP/IHP, qualora non diversamente istruiti dalla TWR;
 - la pista libera non appena liberata l'area sensibile dell'ILS identificata dalla fine dell'alternanza di luci verdi/gialle delle luci asse TWY;
 - raggiunto lo stand assegnato.

e. Cancel DPI (C-DPI)

The basic NMOC procedures continue to be applied.

2.2.8 Email contacts

ENAV: acdm.venice@enav.it
SAVE: a-cdm@veneziaairport.it

3 Special rules for taxiway use

a. Pilots must use the minimum power necessary when manoeuvring on the taxiway system. This is of particular importance when manoeuvring in apron cul-de-sac, where jet blast can affect adjacent stands.

b. Four-engine aircraft code F pilots are required to shut down the external engines or reduce them to idle power.

4 Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO)**4.1 Aerodrome operating minima**

For runway 04R following operations are permitted:

- landing with RVR equal to or greater than 75m on all trasmissometers;
- take off with RVR equal to or greater than 75m on the STOP END trasmissometer or nearest trasmissometer.

For runway 22L following operations are permitted:

- landing with RVR equal to or greater than 800m on all trasmissometers;
- take off with RVR equal to or greater than 550m on the STOP END trasmissometer or nearest trasmissometer.

For runways 04L, 22R following operations are permitted:

- landing with VIS equal to or greater than 1500m;
- take off with VIS equal to or greater than 1100m.

4.2 Taxiing operations minima

With RVR equal to 75m aircraft taxiing is permitted only with follow-me assistance. With RVR less than 75m aircraft taxiing is permitted with follow-me assistance and towards parking position only. The reference value for taxiing operations is the lowest value of all trasmissometers.

4.3 Ground movement (Ref. LVP Chart)

In case of poor visibility conditions a reduced airport capacity can be expected due to restrictions applied on ground movements.

- Whenever LVP are in force the paths described in the LVP CHARTS must be followed
- Follow-me assistance is mandatory on the apron with RVR below 400m
- In case of aborted take-off paths prescribed for arriving aircraft must be followed
- Follow-me assistance on the maneuvering area is on request.
- Mandatory reports
In reduced visibility conditions all pilots shall report to Venezia TWR:
 - reaching RHP/IHP, unless otherwise instructed by TWR;
 - when ILS sensitive area has been vacated as identified by the end of the green/yellow colour coded TWY centerline lights;
 - reaching the stand.

4.4 Contingencies

Sistema di Sorveglianza di Superficie fuori servizio e/o avaria totale delle Stop Bar a servizio della pista:

qualora le condizioni siano tali da non permettere alla TWR il monitoraggio visivo di tutta o parte dell'area di manovra, è consentito un solo movimento per volta e l'assistenza del follow-me sul piazzale è sempre obbligatoria.

4.5 Avaria radio nell'area di manovra

Vedere 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.

L'occupazione prolungata della pista in uso può comportare l'interruzione dell'avvicinamento susseguente.

A meno di istruzioni differenti fornite da Venezia TWR:

Aeromobili in partenza

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

Aeromobili medium/light in arrivo

- in atterraggio su RWY 04R/22L il pilota deve liberare la pista non oltre i seguenti raccordi:
 - RWY 04R: TWY F
 - RWY 22L: TWY C
- in atterraggio su RWY 04L/22R il pilota dovrà liberare la pista non oltre i seguenti raccordi:
 - RWY 04L: TWY K
 - RWY 22R: TWY P

NOTA

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

6 Restrizioni locali ai voli

NIL

7 Disposizioni per gli aeromobili dell'Aviazione Generale

7.1. Tutti i voli di Aviazione Generale e aerotaxi che operano sullo scalo di LIPZ devono essere preventivamente accettati con PPR che sarà rilasciato tenuto conto della capacità aeroportuale e della disponibilità degli stand. L'autorizzazione va richiesta almeno 8 ore prima dell'orario stimato di arrivo (ETA) sull'aeroporto di LIPZ solo ad una delle seguenti società di handling presenti sullo scalo di LIPZ, inviando:

- tipo di aeromobile
- marche e call sign
- orario stimato di arrivo
- orario stimato di partenza
- provenienza
- destinazione

Il codice PPR assegnato dovrà essere inserito nel campo 18 del FPL. Qualsiasi richiesta di cambiamento dell'AD clearance assegnata, soggetta ad ulteriore valutazione, dovrà essere inoltrata alla società di handling.

A fronte di richieste non conformi il volo potrebbe non essere autorizzato dall'Esercente. NMP (Network Management Position) verificherà la coerenza tra il piano di volo e lo slot aeroportuale e sospenderà, tramite NMOC (Network Manager Operations Centre), i piani di volo senza slot o non conformi allo slot aeroportuale assegnato - Ordinanza ENAC Direzione di Aeroporto NR 23/2012

4.4 Contingencies

Surface Surveillance System out of service and/or total failure of Runway Stop Bars:

whenever conditions are such that all or part of the manoeuvring area cannot be visually monitored from the TWR, only one aircraft movement at a time is allowed and follow-me assistance on aprons is always mandatory.

4.5 Radio failure on 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.

Extended occupancy of the runway in use may result in the interruption of the subsequent approach.

Unless otherwise instructed by Venezia TWR:

Departing aircraft

- 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;
- departing aircraft shall comply with ATC instructions with no delay;
- take off run shall start immediately after take-off clearance.

Medium/light arriving aircraft

- landing on RWY 04R/22L the pilot shall vacate the runway not beyond the following taxiways:
 - RWY 04R: TWY F
 - RWY 22L: TWY C
- Landing on RWY 04L/22R the pilot shall vacate the runway not beyond the following taxiways:
 - RWY 04L: TWY K
 - RWY 22R: TWY P

REMARK

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

6 Local flight restrictions

NIL

7 Provisions for General Aviation aircraft

7.1. All General Aviation and air taxi flights, operating at LIPZ airport, must be previously accepted with PPR that will be issued taking into account available aerodrome capacity and stands availability. The request must be submitted at least 8 hours before the estimated time of arrival (ETA) only to one of the following handling agent operating at LIPZ airport, sending:

- aircraft type
- registration and call sign
- estimated time of arrival
- estimated time of departure
- origin
- destination

The PPR code shall be indicated in item 18 of the FPL. Any request concerning changing of the assigned AD clearance is subject to further evaluation to be requested to the handling agent.

Aerodrome operator might refuse requests not having the above mentioned details. NMP (Network Management Position) will check the consistency between FPL and airport slot and suspend, through NMOC (Network Manager Operations Centre), FPL with no slot or not compliant with the assigned airport slot - Procedure approved by local Civil Aviation Authority, ENAC ordinance NR 23/2012

7.2. Le società che svolgono tale assistenza sono:

a. 'SAVE Venice General Aviation'

- orario di servizio 0500-2100 (0400-2000) (H24 su richiesta)
- frequenza 131.580 MHz
- telefono +39 041 2606906/7
- fax +39 041 2606909
- e-mail vaviation@veneziaairport.it

b. 'Sky Services'

- orario di servizio 0700-1900 (0600-1800) (H24 su richiesta)
- frequenza 131.90 MHz
- telefono +39 041 8627070/+39 331 4895449 (H24)
- fax +39 041 2698394
- email vce@skyservices.it

c. 'Argos V.P.H.'

- orario di servizio 0700-1900 (0600-1800) (H24 su richiesta)
- frequenza n/a
- telefono +39 3939698298/ +39 3487416727
- fax +39 0679341396
- email lipz@aviavip.com / occ.ita@aviavip.com

7.3. Le società di Handling, a loro volta, richiederanno assegnazione dello stand alla 'SAVE - Gestore Aeroportuale - Ufficio Coordinamento di Scalo'

7.4. Secondo la disponibilità di parcheggi, la società SAVE assegnerà un codice PPR che la società di Handling fornirà al cliente come numero di riferimento di prenotazione

7.5. Insieme alla richiesta di autorizzazione comunicare il fornitore di carburante di riferimento e/o il fuel-carnet. La disponibilità di rifornimento è limitata agli orari pubblicati in tabella 3, item 8

7.6. Per operazioni nella fascia oraria 2100-0500 (2000-0400), passeggeri ed equipaggi transitano dal Terminal Principale

7.7. L'Air-Taxi su raccordi e piazzali non è consentito. Non sono mai ammessi elicotteri con pattini.

8 Avaria radio sull'area di manovra

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

Aeromobili in partenza:

continueranno rigorosamente sul percorso assegnato fino al limite dell'autorizzazione ricevuta in attesa dell'arrivo del follow-me per raggiungere lo stand.

Aeromobili in arrivo:

continueranno rigorosamente sul percorso assegnato fino al limite dell'autorizzazione ricevuta dove attenderà il follow-me per il parcheggio o proseguiranno fino allo stand se già istruito;

se l'avaria avviene in volo o comunque non sono state ricevute istruzioni al rullaggio, sarà applicato quanto segue:

- se riceve specifica istruzione, tramite segnali luminosi, libera l'area di atterraggio ed attende il follow-me per il successivo rullaggio fino allo stand;
- se non riceve tali istruzioni si ferma in pista, in corrispondenza della taxiway J, in attesa del follow-me per raggiungere lo stand.

7.2. General Aviation handling companies are:

a. 'SAVE Venice General Aviation'

- operational hours 0500-2100 (0400-2000) (H24 on request)
- frequency 131.580 MHz
- phone +39 041 2606906/7
- fax +39 041 2606909
- e-mail vaviation@veneziaairport.it

b. 'Sky Services'

- operational hours 0700-1900 (0600-1800) (H24 on request)
- frequency 131.90 MHz
- phone +39 041 8627070/+39 331 4895449 (H24)
- fax +39 041 2698394
- email vce@skyservices.it

c. 'Argos V.P.H.'

- operational hours 0700-1900 (0600-1800) (H24 on request)
- frequency n/a
- phone +39 3939698298/ +39 3487416727
- fax +39 0679341396
- email lipz@aviavip.com / occ.ita@aviavip.com

7.3. Handling agents must require stands availability to 'SAVE Aerodrome Operator - Airport and Stands Coordinator Department'

7.4. According to stands availability, SAVE will forward a PPR code number answering to the Handling agent parking request. This code must be used by the Handling agent as a booking reference number valid for the clients

7.5. Fuel supplier chosen and/or fuel-carnet shall be communicated with clearance request. Fuel availability limited to opening time reported in table 3, item 8

7.6. For operations during time range 2100-0500 (2000-0400), passengers and crew will transit through the Main Terminal

7.7. Air taxi is not permitted on taxiways and aprons. Helicopters with skid landing gear are not accepted.

8 Radio failure on manoeuvring area

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

Departing aircraft:

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

Arriving aircraft:

shall continue strictly along the assigned taxi route to the clearance limit and wait for the arrival of the follow-me car to be guided to the stand, or proceed directly to the stand if already instructed;

if the failure occurs in flight or no instructions to taxi have been received, the following will be applied:

- if specific instruction are sent via light signals, the aircraft vacates the runway and waits for the follow-me car to be guided to the stand;
- if no instructions are received the aircraft stops on the runway, at taxiway J, waiting for the follow-me car to be guided to the stand.

LIPZ AD 2.21 PROCEDURE ANTIRUMORE

LIPZ AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1 Generalità

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

Si raccomanda, ove possibile, l'uso di un solo motore acceso in entrata e in uscita dal piazzale aeromobili.

1 General

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

Whenever possible it is recommended the use of only one engine when taxiing in and out of the apron.

2 Uso delle piste

2.1 Partenze

Vedere note tabella 13 'Distanze dichiarate'.

2.2 Arrivi

Per limitare le immissioni sonore nelle aree adiacenti il sedime aeroportuale, HR 2100-0500 (2000-0400) è vietato l'utilizzo dei reverse oltre l'idle eccetto che per motivi di sicurezza.

2.3 Restrizioni notturne

NIL

3 Restrizioni al suolo

3.1 Spinta inversa

Vedere tabella 21 'Procedure Antirumore', paragrafo 2) 'Uso delle piste', punto 2) 'Arrivi'

3.2 APU

L'uso dell'APU è consentito 5 minuti prima del TOBT unicamente per avviare i motori. Non è possibile utilizzare l'APU per condizionare o alimentare gli aeromobili sui parcheggi dove è disponibile l'apparecchiatura fissa o mobile per collegarsi alla corrente elettrica diretta ed al condizionamento di cabina. Qualora non siano disponibili o sufficienti i suddetti generatori fissi o mobili è possibile utilizzare l'APU fino a 60' prima della partenza o 20' dopo l'arrivo. L'uso dell'APU oltre questi limiti dovrà essere autorizzato dal gestore aeroportuale e dal personale di assistenza a terra.

3.3 Prove Motori

Prova motore proibita HR 2200-0500 (2100-0400) e con le procedure di bassa visibilità (LVP) attive. Le prove motori saranno eseguite negli IHP 'T4' o 'T5' in relazione alla direzione di provenienza del vento e sono soggette al coordinamento con il gestore aeroportuale.

4 Attività addestrativa

NIL

2 Use of RWY

2.1 Departures

See table 13 'Declared distances' remarks.

2.2 Arrivals

To minimize disturbance in areas adjacent to the aerodrome, within HR 2100-0500 (2000-0400) the use of reverse thrust above idel shall not be used except for safety reasons.

2.3 Night restrictions

NIL

3 Ground restrictions

3.1 Reverse

See table 21 'Noise Abatement Procedures', item 2) 'Use of RWY', point 2) 'Arrivals'

3.2 APU

Use of APU is allowed 5 minutes before TOBT but only to start up engines. It is not possible to use the APU to condition or power aircraft on stands where fixed or mobile equipment is available to connect to direct power and cabin air conditioning. If such fixed or mobile generators are not available or sufficient, the APU may be used up to 60' before departure or 20' after arrival. The use of the APU beyond these limits must be authorized by the airport operator and ground handling personnel.

3.3 Engine run ups

Engine run-up is forbidden HR 2200-0500 (2100-0400) and whenever Low Visibility Procedures (LVP) are active. Engine run-ups shall be carried out on IHP 'T4' o 'T5' depending on wind direction and must be previously coordinated with aerodrome operator.

4 Training activity

NIL

LIPZ AD 2.22 PROCEDURE DI VOLO

LIPZ AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 GENERALITA'

L'ingresso nell'ATZ di Venezia/Tessera non è consentito agli apparecchi di VDS avanzati

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

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 radio avaria:

a. Provare a stabilire un contatto sulle seguenti frequenze:

- APP: 118.900 MHz - 134.750 MHz
- Emergency: 121.500 MHz
- TWR: 120.200 MHz - 121.705 MHz

b. Se ancora non è possibile stabilire un contatto:

- squawk A7600

1 GENERAL

Advanced ultra light machines are not allowed to enter Venezia/Tessera ATZ

2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

2.1 General information

NIL

2.2 Arrivals

2.2.1 Entry procedures

STAR description: see table 24

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: 118.900 MHz - 134.750 MHz
- Emergency: 121.500 MHz
- TWR: 120.200 MHz - 121.705 MHz

b. If still unable to establish contact:

- squawk A7600

- autorizzazione all'avvicinamento già ricevuta: continuare l'avvicinamento come concordato
- autorizzazione all'avvicinamento non ricevuta: mantenere il livello assegnato e procedere lungo la STAR assegnata, o la STAR prevista se non assegnata, fino a LAREN, 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**

NIL

2.3.2 Procedure per la messa in moto

NIL

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**

NIL

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

Il servizio di Controllo di 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- Italia, ENR 1.6 Le funzioni sono fornite da Venezia TWR sulle relative frequenze (vedere AD 2, 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

NIL

4.3 Arrivi

Sui seguenti punti:

MESTRE NORD (PZN1) - VALECENTER (PZN2) - VENEZIA/LIDO AD (PZS2) - CA'SAVIO (PZS1)

gli aeromobili debbono ricevere da Venezia TWR l'autorizzazione ad entrare nel circuito di traffico aeroportuale o a sorvolare l'aeroporto. Quando necessario, tali punti possono essere usati come punti di attesa.

4.4 Partenze

NIL

4.5 Sorvoli

• approach clearance already received: continue approach accordingly

• approach clearance not received: maintain assigned level and proceed along assigned STAR, or expected STAR if not assigned, until LAREN, 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**

NIL

2.3.2 Start-up procedures

NIL

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**

NIL

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

Aerodrome Control Service is also provided 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 the specific regulation published in AIP - Italia, ENR 1.6 Functions are provided by Venezia TWR on relevant frequency (see AD 2, 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

NIL

4.3 Arrivals

On the following points:

MESTRE NORD (PZN1) - VALECENTER (PZN2) - VENEZIA/LIDO AD (PZS2) - CA'SAVIO (PZS1)

aircraft shall be cleared by Venezia TWR to join the aerodrome traffic patterns or to overfly the aerodrome. Whenever necessary, such points may be used as holding points.

4.4 Departures

NIL

4.5 Overflying

Il sorvolo di Venezia e dei centri limitrofi è vietato ai voli in VFR, a quote inferiori a 3000 ft (QNH Venezia/Tessera) come indicato in AD 2 LIPZ 8-1

4.6 VFR Speciale

NIL

4.7 VFR notturno

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

4.7.2. Per i voli in VFR/N, il circuito di traffico è solo a Sud della pista: per RWY 04R/L con virata a destra, per RWY 22L/R con virata a sinistra

4.8 Attività addestrativa

NIL

5 LVP

5.1 Attivazione delle LVP

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

- a. Il valore di RVR è inferiore a 550m e/o
 - b. 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 04R.
Sono consentite operazioni LVTO per RWY 04R

5.3 Operazioni in CAT III per addestramento

Per gli avvicinamenti e gli atterraggi addestrativi in CAT III con valori di RVR/base delle nubi superiori a quelli previsti per l'attivazione delle LVP non verrà attivata la protezione delle aree sensibili.
La richiesta dovrà essere comunicata dal pilota con congruo anticipo all'ATC 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

The VFR overflying of Venezia and its surroundings, as shown in AD 2 LIPZ 8-1, is prohibited below 3000 ft on Venezia/Tessera QNH

4.6 Special VFR

NIL

4.7 VFR/N

4.7.1. VFR/N flights allowed according to the rules reported in ENR 1.2

4.7.2. For VFR/N flights, traffic circuit is only South of the RWY: for RWY 04R/L right turn, for RWY 22L/R left turn

4.8 Training activity

NIL

5 LVP

5.1 LVP activation

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

- a. RVR value is less than 550m and/or
- b. 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.
LVP activation at the pilot's request, under different conditions from those specified, may be subject to delay.

5.2 Use of runway during LVP

RWY 04R is approved for CAT III operations.
RWY 04R is approved for LVTO operations.

5.3 CAT III operations for training

For CAT III training approaches and landings with RVR/cloud base values greater than those provided for LVP activation, protection of sensitive areas will not be activated.
The request must be communicated by the pilot well in advance to the ATC and contain explicit indication that the activity is for training purposes.

5.4 Lights and ground signs for use in LVP

See Aerodrome chart

LIPZ AD 2.23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE

LIPZ AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 OPERAZIONI DI DE-ICING

Sull'aeroporto di Venezia/Tessera le operazioni de-icing vengono effettuate sulle apposite aree come segue:

- a. DE-ICING BAY 1 Turn Pad 04L: MAX codice E
- b. DE-ICING BAY 2 Intermediate Holding Position M7: MAX codice C (vedi APDC in vigore)

Dal 15 novembre al 15 marzo, Turn Pad 04L può essere utilizzato come DE-ICING BAY 1 con RWY 04R/22L attiva, sotto la responsabilità del Gestore per ciò che concerne la movimentazione di aeromobili e mezzi. Quando RWY 04L/22R è attiva Turn Pad 04L non può essere utilizzato come DE-ICING BAY 1.

1.1 Responsabilità

Fornitore del servizio de-icing: SAVE S.p.A.

1.2 Procedure

1.2.1. Le procedure di de-icing verranno effettuate presso lo stand solo nei seguenti casi:

- a. aeromobili turboelica
- b. aeromobili di codice F

1 DE-ICING OPERATIONS

At Venezia/Tessera airport de-icing operations are carried out as follows:

- a. DE-ICING BAY 1 Turn Pad 04L: MAX code E
- b. DE-ICING BAY 2 Intermediate Holding Position M7: MAX code C (see APDC in force)

From 15 November until 15 March, Turn Pad 04L can be used as DE-ICING BAY 1 when RWY 04R/22L is active, with the movement of aircraft and vehicles under the responsibility of the Aerodrome operator.
When RWY 04L/22R is active Turn Pad 04L cannot be used as DE-ICING BAY 1

1.1 Responsibilities

De-icing service provider: SAVE S.p.A.

1.2 Procedures

1.2.1. De-icing procedures will be carried out on the aircraft stand only in the following instances:

- a. turboprop aircraft
- b. code F aircraft

c. aeromobili che necessitano di speciali controlli da effettuare dopo le procedure di de-icing e che non possono essere eseguite con i motori accesi

d. ogni altra eventualità così come valutato dal gestore aeroportuale

1.2.2. Procedure di richiesta del servizio de-icing:

l'esercente dell'aeromobile/comandante deve comunicare la richiesta per il servizio de-icing al fornitore del servizio de-icing SAVE attraverso l'agente di rampa della compagnia di handling almeno 25 minuti prima dell'EOBT

1.2.3. Accesso dell'aeromobile all'area de-icing:

quando l'aeromobile è rilasciato dalle operazioni d'aerodromo (AIRCRAFT READY), il comandante riceverà dall'ATC le appropriate istruzioni al rullaggio verso l'area de-icing, dove l'aeromobile verrà parcheggiato secondo le istruzioni del marshaller di SAVE

1.2.4. Stato dei motori durante le operazioni:

a. aeromobili bimotore: entrambi i motori al minimo

b. aeromobili heavy a tre motori: coda spento, esterno al minimo

c. aeromobili heavy a quattro motori: esterno spento, interno al minimo

1.2.5. Frequenza per le comunicazioni tra aeromobile/comandante e SAVE 131.680 Mhz. La frequenza dovrà essere utilizzata quando pronti in area de-icing solo per le seguenti comunicazioni:

a. conferma predisposizione aeromobile

b. trasmissione codice anti-icing

1.2.6. Uscita dell'aeromobile dall'area de-icing:

una volta che le procedure de-icing sono state completate, l'operatore de-icing aeroportuale notificherà, via radio, all'ATC lo stato di AIRCRAFT READY. Una volta ricevuta la notifica, l'ATC istruirà l'aeromobile al rullaggio

2 OPERAZIONI DI AEROMOBILI SENZA EQUIPAGGIO (UAS)

Le operazioni di aeromobili senza equipaggio sono condotte per specifiche attività autorizzate. Le operazioni UAS sul sedime aeroportuale sono subordinate al traffico aereo con equipaggio che si svolge sull'aeroporto e nelle sue vicinanze.

3 WILDLIFE HAZARD

3.1. Concentrazione di volatili

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

c. aircraft which need special checks that must be performed after de-icing procedures and cannot be conducted with running engines

d. any other contingency as evaluated by the aerodrome operator

1.2.2. De-icing request procedures:

the aircraft operator/pilot in command must communicate the request for the de-icing service to the de-icing service provider SAVE through the ramp agent of the handling company at least 25 minutes before EOBT

1.2.3. Aircraft access to the de-icing bay:

when the aircraft is released by the aerodrome operations (AIRCRAFT READY), pilot in command will receive by the ATC proper instructions to taxi to the de-icing bay, where the aircraft will be parked under instructions of SAVE marshaller

1.2.4. Aircraft engines status during operations:

a. twin engine aircraft: both on idle power

b. three engine heavy aircraft: tail out, external idle power

c. four engine heavy aircraft: external out, internal idle power

1.2.5. Frequency for communication between aircraft/pilot in command and SAVE 131.680 Mhz, to be used when ready in de-icing area for the following communications only:

a. to confirm aircraft is ready for treatment

b. to transmit anti-icing code

1.2.6. Aircraft exit from the de-icing bay:

once the de-icing procedures are completed, aerodrome deicing operator will notify, via radio, to the ATC of the AIRCRAFT READY status. Once the notification is received, the ATC will instruct the aircraft to taxi

2 UNMANNED AIRCRAFT OPERATIONS (UAS)

Unmanned aircraft operations are performed for specific authorized activities. UAS operations on the aerodrome are subordinated to the manned air traffic on the aerodrome and in its vicinity.

3 WILDLIFE HAZARD

3.1. Birds concentration

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

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours of presence	Quota media di concentrazione dei volatili (FT) Average height of bird concentration (FT)	Grandezza stormi Flock size	Aree di maggiore rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Gheppio Eurasian Kestrel	Tutto l'anno con maggior presenza da MAY a NOV Whole year with an increased presence from MAY to NOV	0600-1600 (0500-1500)	0-100	1-2	Prevalentemente in volo. Mainly in flight.	Manto erboso ai lati delle RWYs e prevalentemente TDZ RWY 22R, RWY 22L. Greensward on both sides of RWYs and mainly TDZ RWY 22R, RWY 22L.

Gabbiano reale Yellow-legged gull	Tutto l'anno con maggior presenza da JUL a OCT Whole year with an increased presence from JUL to OCT	0500-1200 (0400-1100)	0-300	1-300	In volo e aree pavimentate; coltivazioni e aree umide fuori sedime. In flight and on paved areas; cultivated fields and wetlands areas near the aerodrome.	Prevalentemente in volo attraverso le RWYs e TDZ RWY 04R, RWY 04L. Mainly flying across RWYs and TDZ RWY 04R, RWY 04L.
Gabbiano comune Black-headed gull	Tutto l'anno con maggior presenza da JUL a OCT Whole year with an increased presence from JUL to OCT	0600-1200 (0500-1100)	0-300	2-300	In volo e aree pavimentate; coltivazioni e aree umide fuori sedime. In flight and on paved areas; cultivated fields and wetlands areas near the aerodrome.	Prevalentemente in volo attraverso le RWYs e TDZ RWY 22R, RWY 22L. Mainly flying across RWYs and TDZ RWY 22R, 22L.
Piccione Common rock dove	Tutto l'anno con maggior presenza da FEB a SEP Whole year with an increased presence from FEB to SEP	0600-1500 (0500-1400)	0-300	2-300	Manto erboso ed aree pavimentate. Greensward and on paved areas.	Manto erboso ai lati delle RWYs e prevalentemente RWY 22R, RWY 04L. Greensward on both sides of RWYs and mainly RWY 22R, RWY 04L.
Rondone Common swift	da MAY to JUL from MAY to JUL	0600-0800 (0500-0700) 1300-1600 (1200-1500)	100-500	10-50	Prevalentemente in volo. Mainly in flight.	Prevalentemente in volo attraverso le RWYs tra le TDZ RWY 04R e RWY 04L. Mainly flying across RWYs between TDZ RWY 04R, RWY 04L.
Airone guardabuoi Cattle Egret	Tutto l'anno con maggior presenza da MAY a JUL Whole year with an increased presence from MAY to JUL	0800-1400 (0700-1300)	0-300	1-20	In volo e manto erboso. In flight and greensward.	Manto erboso ai lati delle RWYs. Greensward both sides of RWYs.

2) Concentrazione di altra fauna selvatica

2) Other wild fauna concentration

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours of presence	Numero di individui Number of individuals	Area di maggior rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Lepre Hare	Tutto l'anno con maggior presenza da MAY a NOV Whole year with an increased presence from MAY to NOV	0500-0600 (0400-0500) 1700-1800 (1600-1700)	1-5	Manto erboso ed aree pavimentate. Greensward and on paved areas.	Manto erboso ai lati delle RWYs e prevalentemente TDZ RWY 22R, RWY 22L, RWY 04R, 04L. Greensward on both sides of RWYs and mainly TDZ RWY 22R, RWY 22L, RWY 04R, RWY 04L.

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

Numero di riferimento	Descrizione
DAAD.LIPZ.006	Larghezza strip pista 04L/22R ridotta lato apron/aeronavali. Rif: CS ADR-DSN.B.160 Width of runway strip
DAAD.LIPZ.028	Per caratteristiche e posizione delle torri faro insistenti sul piazzale i requisiti di norma non sono raggiungibili in tutti i punti degli stand e del piazzale. Rif. CS ADR-DSN.M.750 Apron floodlighting
DAAD.LIPZ.032	Tratto TWY M: mancanti luci d'asse taxiway tra stand 328 e IHP M3 fino all'imbocco su TWY W Rif: CS ADR-DSN.M.710 Taxiway centre line lights
SC.LIPZ.001	Special condition legata all'individuazione della piazzola deicing D-Bay1 come turn pad in testata 04L e avente pertanto pendenze diverse da quelle proprie di un turnpad. Rif: CS ADR-DSN.B.100 - Slopes on runway turn pads
SC.LIPZ.002	Distanza tra assi TWY M e TWY K, rispetto alla pista 04L/22R inferiore al valore di norma Rif: CS ADR-DSN.D.260 - Taxiway minimum separation distance
SC.LIPZ.003	Special condition legata alla presenza di IHPs su pista 04L/22R, Z2 e TWY W. Rif: CS ADR-DSN.D.335 - Holding bays, runwayholding positions, intermediate holding positions, and road-holding positions
SC.LIPZ.004	Non conformità legata alla foratura della superficie di transizione di pista 04R/22L, per la presenza del sistema di pali TVCC lato laguna. Rif: CS ADR-DSN.J.480 - Precision approach runways
SC.LIPZ.005	Non conformità legata alla foratura della superficie di TOCS pista 04L/22R, per la presenza di recinzione delimitante il sedime aeroportuale. Rif: CS ADR-DSN.J.485 - Runways meant for take-off
SC.LIPZ.006	Special Condition legata all'assenza dei markings di IHP su pista 04L/22R. Rif: CS ADR-DSN.L.580 - Intermediate holding position marking
SC.LIPZ.007	Special Condition legata all'assenza di markings di "NO ENTRY" per TWYs L, W, R, P, N. Rif: CS ADR-DSN.L.605 - Mandatory instruction marking.

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

Reference number	Description
DAAD.LIPZ.006	Reduced width of RWY 04L/22R strip on apron/aeronavali side. Ref: CS ADR-DSN.B.160 Width of runway strip
DAAD.LIPZ.028	In some part of the apron the minimum requirements related to apron floodlighting can not be satisfied due to lighting systems positions and characteristics. Ref. CS ADR-DSN.M.750 Apron floodlighting
DAAD.LIPZ.032	Portion of TWY M: centre line lights not present between stand 328 and IHP M3 up to TWY W beginning Ref: CS ADR-DSN.M.710 Taxiway centre line lights
SC.LIPZ.001	D-Bay 1 is used as turn-pad on RWY 04L/22R: for this reason the slopes for the turn-pad are different from the ones required by the regulation. Ref: CS ADR-DSN.B.100 - Slopes on runway turn pads
SC.LIPZ.002	The distance between TWY M and TWY K centre line from RWY 04L/22R centre line is below the prescription of the regulation. Ref: CS ADR-DSN.D.260 - Taxiway minimum separation distance
SC.LIPZ.003	Special condition related to the presence of IHPs on RWY 04L/22R, Z2 and TWY W Ref: CS ADR-DSN.D.335 - Holding bays, runwayholding positions, intermediate holding positions, and road-holding positions
SC.LIPZ.004	The aerodrome security surveillance system (CCTV) penetrate the transitional surface associated to RWY 04R/22L. Ref: CS ADR-DSN.J.480 - Precision approach runways
SC.LIPZ.005	The aerodrome perimetral fence penetrates the TOCS surface associated to RWY 04/22R. Ref: CS ADR-DSN.J.485 - Runways meant for take-off
SC.LIPZ.006	Special condition related to the absence of IHP markings on RWY 04L/22R. Ref: CS ADR-DSN.L.580 - Intermediate holding position marking
SC.LIPZ.007	Special condition related to the absence of "NO ENTRY" markings for TWYs L, W, R, P, N. Ref: CS ADR-DSN.L.605 - Mandatory instruction marking

SC.LIPZ.008	Special Condition legata alla presenza della segnaletica "Runway ahead" (non prevista dalla norma) in corrispondenza di n°3 runway holding position per pista 04L/22R, ovvero RHP "M9", "S" e "K". Rif: CS ADR-DSN.L.605 - Mandatory instruction marking
SC.LIPZ.009	Special Condition legata alla presenza della segnaletica "End of apron" (non prevista dalla norma). Rif: CS ADR-DSN.L.610 "Information marking"

SC.LIPZ.008	Special condition related to the presence of "RWY ahead" markings (not required by the regulations) on 3 runway holding positions of the runway 04L/22R: RHP "M9" "S" and "K". Ref: CS ADR-DSN.L.605 - Mandatory instruction marking
SC.LIPZ.009	Special condition related to the presence of "End of apron" markings (not required by the regulations). Ref: CS ADR-DSN.L.610 "Information marking"

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

Carte - Charts	Pagine - Pages
AERODROME CHART ICAO RWY 04R/22L	AD 2 LIPZ 2 - 1
AERODROME CHART ICAO RWY 04L/22R	AD 2 LIPZ 2 - 3
HOTSPOT MAP 04L/22R (NOT FOR NAVIGATION)	AD 2 LIPZ 2 - 5
HOTSPOT MAP 04R/22L (NOT FOR NAVIGATION)	AD 2 LIPZ 2 - 7
LOW VISIBILITY PROCEDURES CHART 04R/22L	AD 2 LIPZ 2 - 9
LOW VISIBILITY PROCEDURES CHART 04L/22R	AD 2 LIPZ 2 - 11
LOW VISIBILITY PROCEDURES CHART FOR ACFT CODE F - ICAO	AD 2 LIPZ 2 - 13
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART- ICAO	AD 2 LIPZ 2 - 15
AERODROME GROUND MOVEMENT CHART ACFT CODE F - ICAO	AD 2 LIPZ 2 - 17
BIRD CONCENTRATIONS IN THE VICINITY OF THE AERODROME	AD 2 LIPZ 2 - 19
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 04R/22L	AD 2 LIPZ 3 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 04L/22R	AD 2 LIPZ 3 - 3
AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE B ICAO	AD 2 LIPZ 3 - 5
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART RWY 04R	AD 2 LIPZ 3 - 7
STAR RNAV 1	AD 2 LIPZ 4 - 1
STAR RNAV 1 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPZ 4 - 3
STAR ATC DISCRETION TO BE PLANNED ONLY BY ACFT NOT RNAV EQUIPPED	AD 2 LIPZ 4 - 7
STAR ATC DISCRETION TO BE PLANNED ONLY BY ACFT NOT RNAV EQUIPPED DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPZ 4 - 9
ICAO VISUAL APPROACH CHART	AD 2 LIPZ 5 - 1
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS or LOC-Z RWY 04R	AD 2 LIPZ 5 - 3
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS or LOC Z RWY 04R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPZ 5 - 5
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS or LOC-Y RWY 04R	AD 2 LIPZ 5 - 7
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS OR LOC X RWY 04R	AD 2 LIPZ 5 - 9
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS OR LOC W RWY 04R	AD 2 LIPZ 5 - 11
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 22L	AD 2 LIPZ 5 - 13
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 22L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPZ 5 - 15
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ATC DISCRETION RNP RWY 04L	AD 2 LIPZ 5 - 17
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ATC DISCRETION RNP RWY 04L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPZ 5 - 19
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 04R	AD 2 LIPZ 5 - 21

Carte - Charts	Pagine - Pages
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 04R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPZ 5 - 23
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 22R	AD 2 LIPZ 5 - 25
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 22R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPZ 5 - 27
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR RWY 04R	AD 2 LIPZ 5 - 31
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ATC DISCRETION VOR RWY 04L	AD 2 LIPZ 5 - 33
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR RWY 22L	AD 2 LIPZ 5 - 35
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ATC DISCRETION VOR RWY 22R	AD 2 LIPZ 5 - 37
SID RNAV1 RWY 04L/R	AD 2 LIPZ 6 - 1
SID RNAV1 RWY 04L/R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPZ 6 - 3
SID RWY 04L/R (TES VOR/DME)	AD 2 LIPZ 6 - 9
SID RWY 04L/R (TES VOR/DME) DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPZ 6 - 11
SID RNAV 1 RWY 22L/R	AD 2 LIPZ 6 - 13
SID RNAV 1 RWY 22L/R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPZ 6 - 15
SID RWY 22L/R	AD 2 LIPZ 6 - 19
SID RWY 22L/R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIPZ 6 - 21
VFR FLIGHTS LIMITATIONS AND AD TRAFFIC CIRCUITS IN THE SURROUNDINGS OF VENEZIA	AD 2 LIPZ 8 - 1
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO	AD 2 LIPZ 8 - 3

LIPZ AD 2.25 Penetrazione della VSS (Visual Segment Surface)

LIPZ AD 2.25 Visual segment surface (VSS) penetration

**THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK**