

LIRP AD 2.1 INDICATORE DI LOCALITÀ E NOME DELL'AEROPORTO**LIRP AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME****LIRP - PISA/S.Giusto****LIRP AD 2.2 DATI AMMINISTRATIVI E GEOGRAFICI DELL'AEROPORTO****LIRP AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	Coordinate ARP ARP coordinates	43°40'58"N 010°23'44"E
2	Direzione e distanza dalla città Direction and distance from city	1.62 NM SSW
3	Elevazione/Temperatura di riferimento Elevation/Reference temperature	6 FT / 29.5° C
4	Ondulazione del geoide Geoid undulation	152.6 FT
5	Declinazione magnetica/Variazione annuale Magnetic variation/Annual change	3° E (2019.6) / 7'E
6	Autorità amministrativa aeroportuale	Aeronautica Militare 46^ Brigata Aerea - Centro Operativo di Base Viale Caduti di Kindù, 1 - 56121 PISA Tel: +39 050 928314 E-mail: aerobrigata46.boc@aeronautica.difesa.it ENAC - DT Toscana Aeroporto di Firenze Via del Termine, 11 50127 Firenze Tel: +39 055 3061200 Fax: +39 055 308036 E-mail: toscana.apr@enac.gov.it Ufficio di Pisa Tel: +39 050 849297 Fax: +39 050 506001
	Aerodrome administration authority	
	Gestore aeroportuale	Toscana Aeroporti S.p.A. Sede Legale/Registered office: Via del Termine, 11 - 50127 Firenze Sede Operativa: P.le D'Ascanio,1 - 56121 Pisa E-mail: pisa@toscana-aeroporti.com
	Aerodrome operator	
	Handlers	Toscana Aeroporti Handling S.r.l. Tel/Ph: +39 050 849433/649 E-mail: tla.psa@tahandling.eu Frequenza handling/handling frequency: 131.450 MHz SITA: PSAK01P Delta Aerotaxi Tel/Ph: +39 050 849713, +39 05040483 Fax: + 39 050 23698 E-mail: pisa@deltaflr.it Frequenza handling/handling frequency: 131.425 MHz Argos VPH Tel/Ph: +39 348 7416727 Fax: +39 06 7184658 E-mail: ops@argosvph.com Frequenza handling/handling frequency: 131.475 MHz CONSULTA S.p.A. Tel/Ph: +39 064740340 Fax: +39 064746997 E-mail: handling-psa@consulta.it SITA: PSAKKCR

	Autorità ATS ATS authority	46^ Brigata Aerea - Servizio CSA Tel/Ph: +39 050 928461 E-mail: aerobrigata46.ats@aeronautica.difesa.it ARO-CBO: Tel/Ph: +39 050 928483/486 E-mail: aerobrigata46.log.uiv@aeronautica.difesa.it AFTN: LIRPZPZX
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. Il traffico VDS avanzato non è autorizzato ad operare sull'aeroporto di Pisa/S.Giusto, vedi anche AD 1.3 3. Procedure di Safety Reporting: Ispettorato Sicurezza Volo E-mail: sicurvol.atm@aeronautica.difesa.it Toscana Aeroporti, Safety Management System E-mail: safety.psa@toscana-aeroporti.com 1. Ref. Code ANNEX 14 flight infrastructure: 4E 2. Advanced ULM operation not allowed over Pisa/S.Giusto Airport, see also AD 1.3 3. Safety Reporting Procedures: Ispettorato Sicurezza Volo E-mail: sicurvol.atm@aeronautica.difesa.it Toscana Aeroporti, Safety Management System E-mail: safety.psa@toscana-aeroporti.com

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

1	Amministrazione aeroportuale Aerodrome Administration	Aeronautica Militare: H24 ENAC DA Toscana: MON-FRI 0700-1900 (0600-1800) Italian Air Force: H24 ENAC DA Toscana: MON-FRI 0700-1900 (0600-1800)
2	Dogana ed immigrazione Customs and immigration	H24
3	Servizio sanitario Health and sanitation	MON-FRI 0800 -1600 (0700-1500)
4	AIS Briefing Office	H24
5	ARO	H24
6	METEO Briefing Office	H24
7	ATS	H24

	Remarks	<p>1. Handling service for commercial traffic provided by:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consulta S.p.A. • Toscana Aeroporti Handling S.p.A. <p>2. For general aviation flights service is also provided by:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Argos VPH • Delta Aerotaxi • Toscana Aeroporti Handling S.r.l. <p>3. AVGAS not available</p>
--	----------------	--

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

1	Attrezzatura di carico e scarico merci Cargo-handling facilities	<p>Trattori, elevatori, nastri trasportatori, scale</p> <p>Tractors, elevators, conveyor belts, ladders</p>
2	Tipi di carburante/Olio Fuel/Oil types	JET A1 / NIL
3	Capacità di rifornimento Fuelling capacity	<p>Stoccaggio max: 1350000 lt</p> <p>Serbatoi:3</p> <p>Jetfuel 6 autobotti</p> <p>Max storage: 1350000 lt</p> <p>Tankers: 3</p> <p>Jetfuel 6 refuelling trucks</p>
4	Sistema de-icing De-icing facilities	<p>Mezzi:</p> <p>Tempest Aircraft Deicer, LMD 2000</p> <p>Fluido: Safewing MPII Flight Clariant</p> <p>Vehicles:</p> <p>Tempest Aircraft Deicer, LMD 2000</p> <p>Fluid: Safewing MPII Flight Clariant</p>
5	Hangar per aeromobili in transito Hangar space for visiting aircraft	NIL
6	Servizio riparazioni per aeromobili in transito Repair facilities for visiting aircraft	<p>South East Aviation Services SEAS S.r.l.</p> <p>CERTIFICATE REFERENCE: IT.145.0368</p> <p>SERVIZI FORNITI:</p> <p>Linea di manutenzione fino a 1250FH/560FC/180D inclusi</p> <p>Supporto tecnico e assistenza per sosta notturna disponibile su richiesta.</p> <p>Tipo di aeromobili assistiti: Boeing 737-600/700/800/900</p> <p>Telefono: +39 050 8071056</p> <p>Cellulare: +39 340 9425006</p> <p>E-mail: engpsa@ryanair.com</p> <p>South East Aviation Services SEAS S.r.l.</p> <p>CERTIFICATE REFERENCE: IT.145.0368</p> <p>SERVICE PROVIDED:</p> <p>Line maintenance up to and including 1250FH/560FC/180D</p> <p>On call technical support and night-stop assistance.</p> <p>Type of aircraft served: Boeing 737-00/700/800/900</p> <p>Phone: +39 050 8071056</p> <p>Mobile phone: +39 340 9425006</p> <p>E-mail: engpsa@ryanair.com</p>
7	Note Remarks	NIL

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

1	Alberghi Hotels	Alberghi in città Hotels in town
2	Ristoranti Restaurants	Bar AREA AIRSIDE: 0400-2130 (0300-2020). Bar AREA LANDSIDE: 0330-2330 (0230-2230). Ristorante AREA LANDSIDE: orario invernale 1100-2000, orario estivo 1000-2000. Self-service AREA LANDSIDE: 1000-1400 (0900-1300), 1700-2100 (1600-2000). AIRSIDE AREA bar: 0400-2130 (0300-2020). LANDSIDE AREA bar: 0330-2330 (0230-2230). LANDSIDE AREA restaurant: winter time 1100-2000, summer time 1000-2000. Self-service AREA LANDSIDE: 1000-1400 (0900-1300), 1700-2100 (1600-2000).
3	Trasporti Transportation	Taxi - Autobus - People mover - Autonoleggi Taxi - Bus - People mover - Rent a Car
4	Servizio medico Medical facilities	Primo soccorso sanitario aeroportuale 0300 (0200) fino ai 30' successivi all'ultimo volo in arrivo - Ospedale in città 3 km Airport first aid treatment 0300 (0200) until 30' after the last arrival flight - Hospital in Pisa town 3 Km
5	Banca e ufficio postale Bank and Post office	Banca, no Ufficio postale Bank, no Post office
6	Ufficio turistico Tourist office	Non presente, solo Ufficio Informazioni No, only Information Office
7	Note Remarks	NIL

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

1	Categoria servizio antincendio aeroportuale Aerodrome category for fire fighting	CAT 7 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso Rescue equipment	4 idroschiuma militari DragonX6 – IVECO 2 idroschiuma militari ArocsX6 – BAI 3 idroschiuma DRAGON x6 TEP 1 idroschiuma SUPERDRAGON x8 4 military hydrofoam DragonX6 – IVECO 2 military hydrofoam ArocsX6 – BAI 3 hydrofoam DRAGON x6 TEP 1 hydrofoam SUPERDRAGON x8
3	Rimozione aeromobili in difficoltà Capability for removal of disabled aircraft	BCG Aircraft Recoveries: Aircraft Recovery Services CAF srl http://www.gruppocaf.it/ sollevamento-e-trasporti/autogru n.1 Autogrù con capacità massima di 150 tons (disponibile su chiamata) n.2 Towbar Douglas con barre di traino BCG Aircraft Recoveries: Aircraft Recovery Services CAF srl http://www.gruppocaf.it/ sollevamento-e-trasporti/autogru n.1 crane max capacity 150 tons (available on call) n.2 Towbar truck Douglas with tow bars
4	Note	1. Il servizio antincendio militare interverrà nei casi di emergenza secondo le modalità di intervento stabilite nel piano "Direttive tattiche di intervento congiunto AM VVF". 2. I test operativi dei veicoli dei VVF sono effettuati lungo il piazzale aviazione civile, tutti i giorni HR 0700-0800 (0600-0700), 1900-2000 (1800-1900). 3. In caso di occasionale riduzione del livello di protezione antincendio (annunciato con NOTAM), per atterraggi di emergenza e nei casi in cui il pilota in comando valuti che il dirottamento o l'attesa potrebbe creare un rischio maggiore, può decidere di completare l'atterraggio sotto la propria responsabilità informando l'unità ATS.

	Remarks	<p>1. Military firefighting service operative in case of emergency according to the local tactical plan of joint action.</p> <p>2. Fire brigade vehicle functional tests are performed along civil aviation apron road perimeter, daily HR 0700-0800 (0600-0700), 1900-2000 (1800-1900).</p> <p>3. In the event of an occasional downgrading of the firefighting level (announced by NOTAM), for emergency landings and occasions when the pilot in command assesses that a diversion or hold could create a more significant hazard, he may decide to complete the landing under his own responsibility informing ATS unit.</p>
--	----------------	--

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

1	Equipaggiamenti di pulitura Types of clearing equipment	<p>Mezzi rimozione neve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 brusher FRESIA F2000 - 1 blower FRESIA F90 - 4 lame spazzaneve <p>Mezzi antigelo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 mezzo da 5700 lt - 1 mezzo da 100 lt <p>Snowploughs/Snowblowers:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 brusher FRESIA F2000 - 1 blower FRESIA F90 - 4 snowblades <p>Spray trucks:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 5700 lt vehicle - 1 100 lt vehicle
2	Priorità Clearance priorities	<p>RWY attiva 04R/22L:</p> <p>1) percorso prioritario: RWY 04R/22L, TWY D, RWY 22R, tra TWY E e TWY F, TWY E, TWY F, aircraft stand taxilane</p> <p>2) percorso secondario: main taxi route RWY 04L/22R, TWY T0, TWY Z, TWY A, TWY B, TWY C.</p> <p>RWY attiva RWY 04L/22R:</p> <p>1) percorso prioritario: RWY 04L/22R, TWY E, TWY F, aircraft stand taxilane</p> <p>2) percorso secondario: TWY T0, TWY D, main taxi route RWY 04R/22L, TWY Z, TWY A, TWY B, TWY C.</p> <p>Active RWY 04R/22L:</p> <p>1) priority route: RWY 04R/22L, TWY D, RWY 22R, between TWY E and TWY F, TWY E and TWY F aircraft stand taxilane</p> <p>2) secondary route: main taxi route RWY 04L/22R, TWY T0, TWY Z, TWY A, TWY B, TWY C.</p> <p>Active RWY 04L/22R:</p> <p>1) priority route: RWY 04L/22R, TWY E, TWY F, aircraft stand taxilane</p> <p>2) secondary route: TWY T0, TWY D, main taxi route RWY 04R/22L, TWY Z, TWY A, TWY B, TWY C.</p>
3	Uso di materiale per il trattamento della superficie dell'area di movimento Use of material for movement area surface treatment	<p>KAC</p> <p>KAC</p>
4	Piste invernali appositamente preparate Specially prepared winter runways	<p>NIL</p> <p>NIL</p>
5	Note	<p>1. La rimozione neve è garantita in accordo alla procedura operativa congiunta con la 46^a Brigata Aerea.</p> <p>2. La valutazione delle condizioni superficiali della pista e il rilancio di tali informazioni sono svolti in accordo con quanto previsto dall'AD1.2.2. e AIC A1/22</p> <p>3. Piste invernali appositamente predisposte: non applicabile</p>

	Remarks	1. Snow removal is guaranteed according to the operative procedure, together with 46ª Brigata Aerea. 2. Runway surface condition assessment and reporting in accordance with AD1.2.2. e AIC A1/22 3. Specially prepared winter runways: not applicable
--	----------------	--

LIRP AD 2.8 DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO E ALLA POSIZIONE DEI PUNTI DI CONTROLLO**LIRP 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
		CIVIL AVIATION APRON - Stand: 10-17, 41-44, 50-55	CONC	PCN 60/R/C/W/T
		CIVIL AVIATION APRON - Stand: 20, 21	CONC	PCN 120/R/B/W/T
		CIVIL AVIATION APRON - Stand: 22	CONC	PCN 109/R/B/W/T
		CIVIL AVIATION APRON - Stand: 23	CONC	PCN 66/R/B/W/T
		CIVIL AVIATION APRON - Stand: 24	CONC	PCN 58/R/B/W/T
		CIVIL AVIATION APRON - Stand: 25	CONC	PCN 54/R/B/W/T
		CIVIL AVIATION APRON - Stand: 26	CONC	PCN 75/R/B/W/T
		CIVIL AVIATION APRON - Stand: 27, 28	CONC	PCN 50/R/B/W/U
		CIVIL AVIATION APRON - Stand: 29	CONC	PCN 55/R/C/W/U
		CIVIL AVIATION APRON - Stand: 40 (1)	CONC	PCN 110/R/A/W/T
		MILITARY APRON Ramp Zero (2) – Stand: 71-85	CONC	PCN 100/R/C/W/T

2	Larghezza, superficie e resistenza delle TWY TWY width, surface and strength	Identificativo della TWY	Larghezza (M)	Superficie	Resistenza
		Designator of TWY	Width (M)	Surface	Strength
		A	23 M	ASPH	PCN 120/F/A/W/T
		B	23 M	ASPH	PCN 120/F/A/W/T
		C	23 M	ASPH	PCN 120/F/A/W/T
		D	23 M	ASPH	PCN 99/F/A/W/T
		E	23 M	ASPH	PCN 120/F/A/W/T
		F	23 M	ASPH	PCN 67/F/A/W/T
		S (3)	NIL	NIL	NIL
		T (3)	NIL	NIL	NIL
		T0 (4)	23 M	ASPH	PCN 120/F/A/W/T
		T1 (3)	NIL	NIL	NIL
		T3 (3)	NIL	NIL	NIL
		T4 (3)	NIL	NIL	NIL
		T5 (3)	NIL	NIL	NIL
		Z	30 M	ASPH	PCN 120/F/A/W/T
3	Localizzazione/Elevazione ACL ACL location/Elevation	Vedi APDC See APDC			
4	Punto di controllo VOR /INS VOR/INS checkpoints	NIL / NIL			
5	Note Remarks	1. Stand 40 non disponibile 2. L'apron militare Rampa Zero è disponibile ad uso duale per aeromobili civili. 3. Non utilizzabile dagli aeromobili civili 4. Max wing span: 48 M 1. Stand 40 not available 2. Military apron Ramp Zero available for joint use for civil aircraft 3. Not usable by civil aircraft 4. Max wing span: 48 M			

LIRP AD 2.9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA, SISTEMA DI CONTROLLO E SEGNALETICA**LIRP 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 AD in vigore. Marking di identificazione degli stand con caratteri gialli su fondo nero. Le vie di circolazione interne al piazzale sono dotate segnaletica d'asse gialla continua e luci d'asse di colore verde; lungo le vie di circolazione sono presenti tabelle di direzione e di destinazione di tipo rifrangente con caratteri neri su fondo giallo. RGL presenti su tutti i raccordi RHP compresi fra la pista 04R/22L e la pista 04L/22R sono ravvicinati e doppi per consentire l'utilizzo alternato delle due piste. Vedi tabella 20.1 'Uso preferenziale delle piste' See AD chart in force. Stands identification marking with yellow inscriptions on black back-ground. Yellow aircraft stand taxi centre line markings and green centre line lights; indication and directions markings with black inscriptions on yellow back-ground RGL available for each TWY RHP between RWY 04R/22L and RWY 04L/22R are close by and double to allow the alternate use of the runways. See table 20.1 'Runway preferential use'
2	Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY	Vedi carta AD in vigore RGL presenti su tutti i raccordi

	RWY and TWY markings and lights	See AD chart in force RGL available on each TWY
3	Barre d'arresto Stop bars	Barre d'arresto comandate presenti sulle TWYs Z, A, B, C, D, S e T a protezione della RWY 04R/22L. Barre d'arresto utilizzabili durante le operazioni CAT I con RVR minore o uguale a 1500 m. RWY 04R/22L protected by controlled stop bars on TWYs Z, A, B, C, D, S and T. Stop bars usable during CAT I operations with RVR equal or less than 1500 m.
4	Note Remarks	NIL

LIRP AD 2.10 OSTACOLI AEROPORTUALI**LIRP 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	
04L Approach Surface first section	Edificio/Building 13m/43ft AMSL 12m/39ft AGL No/No Si/Yes	43°40'26.9"N 10°22'41.3"E	NIL	NIL	NIL
22L Approach Surface first section	Edificio/Building 29m/95ft AMSL 25m/82ft AGL No/No Si/Yes	43°41'56.0"N 10°24'47"E	NIL	NIL	Sant'Ermite 1
22L Approach Surface first section, 04R TOCS	Edificio/Building 22m/72ft AMSL 18m/59ft AGL No/No Si/Yes	43°41'57.8"N 10°24'47.1"E	NIL	NIL	Sant'Ermite 2
22L Approach Surface first section	Palo elettrico/ Power pole 17m/56ft AMSL 14m/46ft AGL No/No Si/Yes	43°41'47.5"N 10°24'38.8"E	NIL	NIL	San Marco Z3031B
22R Approach Surface first section	Ripetitore telefonico/ Cell site 26m/85ft AMSL 24m/79ft AGL No/No Si/Yes	43°42'15.4"N 10°24'31.6"E	NIL	NIL	NIL
22L Approach Surface first section	Torre faro/high-mast lighting 35m/115ft AMSL 33m/108ft AGL Si/Yes Si/Yes	43°41'59.5"N 10°24'56.1"E	NIL	NIL	NIL
NIL	NIL	NIL	Antenna a traliccio/ Lattice tower 140m/459ft AMSL 136m/446ft AGL Si/Yes Si/Yes	43° 38' 11"N 010° 25' 15"E	Coltano Radio
NIL	NIL	NIL	Edificio/Building 47m/154ft AMSL 44m/144ft AGL No/No Si/Yes	43°42'36.8"N 10°25'53.3"E	Bargagna F084
NIL	NIL	NIL	Edificio/Building 47m/154ft AMSL 44m/144ft AGL No/No Si/Yes	43°42'37.4"N 10°25'54.7"E	Bargagna 934
NIL	NIL	NIL	Gru/Crane 66m/217ft AMSL 66m/217ft AGL Braccio rotante/ Rotating jib 48 m Si/Yes Si/Yes	43°42'36.8"N 10°25'53.8"E	Bargagna 3037BP
NIL	NIL	NIL	Ciminiera/Chimnery 58m/190ft AMSL 52m/171ft AGL Si/Yes Si/Yes	43°42'33.1"N 10°23'19.7"E	Saint Gobain

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	Serbatorio/ Water tower 46m/151ft AMSL 38m/125ft AGL No/No Si/Yes	43°42'32.2"N 10°26'36.8"E	Cisanello
NIL	NIL	NIL	Palo elettrico/ Power pole 24m/79ft AMSL 21m/69ft AGL No/No Si/Yes	43°41'45.3"N 10°24'40.9"E	San Marco Z3032B
Vedi AOC in vigore - See AOC in force					

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

1	Ufficio METEO associato Associated MET Office	PISA/S.Giusto
2	Orario di servizio Hours of service	H24
3	Ufficio responsabile preparazione TAF / Periodo di validità Office responsible for TAF preparation / Period of validity	COAMET Poggio Renatico / 24H
4	Tipo di previsione per l'atterraggio / Intervallo di emissione Type of landing forecast / Interval of issuance	Previsioni TREND TYPE / 30' TREND TYPE forecast / 30'
5	Briefing e consultazione fornita Briefing and consultation provided	Consultazione personale, self briefing display Personal consultation, self briefing display
6	Documentazione di volo e lingua usata Flight documentation and language used	Testi in linguaggio chiaro abbreviato, carte IT, EN Abridged plain language texts, charts 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	NIL
9	Enti ATS destinatari delle informazioni ATS units provided with information	PISA TWR, PISA APP

10	Informazioni climatologiche ed informazioni supplementari	<ol style="list-style-type: none"> Ufficio Meteorologico Aeroportuale Pisa S.Giusto: tel +39 050 928534, fax +39 050 928359 COAMET Poggio Renatico: Sala Previsioni Tel: +39 0532 828195, +39 0532 828248 Fax: +39 0532 828180 TAF emessi: 0000-2400 0600-0600 1200-1200 1800-1800 Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 9000 ft e cumulonembi o cumuli torreggianti con base di qualsiasi altezza. I dati ATIS sono provenienti dal METAR. Il METReport è disponibile su richiesta.
	Climatological information and additional information	<ol style="list-style-type: none"> Aerodrome Met Office Pisa S.Giusto: tel +39 050 928534, fax +39 050 928359 COAMET Poggio Renatico: Forecast Office Tel: +39 0532 828195, +39 0532 828248 Fax: +39 0532 828180 TAF issued: 0000-2400 0600-0600 1200-1200 1800-1800 Clouds of operational significance: clouds with base height below 9000 ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance. ATIS data derives from METAR data. METReport is available on request.

LIRP AD 2.12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE**LIRP 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	036.81°	2736 x 45	PCN 81/F/A/W/T ASPH	43°40'33.62"N 010°22'58.62"E	1.3 FT / NIL
				43°41'38.34"N 010°24'05.37"E	
				152.6 FT	
22R	216.82°	2736 x 45	PCN 81/F/A/W/T ASPH	43°41'38.34"N 010°24'05.37"E	5.4 FT / NIL
				43°40'27.36"N 010°22'52.16"E	
				152.7 FT	
04R	036.81°	2992 x 45	PCN 105/F/A/W/T ASPH	43°40'26.84"N 010°23'03.50"E	2.8 FT / NIL
				43°41'40.75"N 010°24'19.74"E	
				152.6 FT	
22L	216.83°	2992 x 45	PCN 105/F/A/W/T ASPH	43°41'34.07"N 010°24'12.86"E	6.0 FT / NIL
				43°40'23.15"N 010°22'59.68"E	
				152.7 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:0.03% vedi/see AOC ICAO Type A Trasversale/transverse: 1.05%	NIL	275 x 150	2856 x 300	200 x 150
22R	Longitudinale/longitudinal: 0.03% vedi/see AOC ICAO Type A Trasversale/transverse: 1.05%	NIL	117 x 150	2856 x 300	145 x 90
04R	Longitudinale/longitudinal: 0.05% vedi/see AOC ICAO Type A Trasversale/transverse: 1.40%	NIL	299 x 150	3112 x 300	240 x 150
22L	Longitudinale/longitudinal: 0.05% vedi/see AOC ICAO Type A Trasversale/transverse: 1.40%	NIL	156 x 150	3112 x 300	210 x 150

Designazione RWY Designation	OFZ Obstacle free zone	Note Remarks
1	12	13
04L	Non applicabile/ Not applicable	1) DTHR 241 m 2) I primi 1000 m sono provvisti di una specifica segnaletica orizzontale per l'attività di addestramento degli aeromobili militari di base. Le operazioni per la RWY 04L non sono modificate (vedi AD2 LIRP 2.23 Par. 3 "Deroghe ed esenzioni rispetto alle disposizioni regolamentari")/ First 1000 m provided with specific marking for base military aircraft training activity. Operations of RWY 04L are not modified (see AD2 LIRP 2.23 Par. 3 "Waivers and exemptions from regulation provisions") 3) Deroga autorizzata da ENAC per la resistenza della strip di pista 04L/22R: California Bearing Ratio (CBR) = 7 (vedi AD2 LIRP 2.23 Par. 3 "Deroghe ed esenzioni rispetto alle disposizioni regolamentari")/Exception released by ENAC concerning RWY 04L/22R strip bearing strength: California Bearing Ratio (CBR) = 7 (see AD2 LIRP 2.23 Par. 3 "Waivers and exemptions from regulation provisions")
22R	Non applicabile/ Not applicable	NIL
04R	Si/ Yes	1) DTHR 143 m 2) Superficie testata pista\RWY head surface in CONC PCN 74/R/D/W/T
22L	Non applicabile/ Not applicable	1) DTHR 257 m 2) Superficie testata pista\RWY head surface in CONC PCN 74/R/D/W/T

LIRP AD 2.13 DISTANZE DICHIARATE**LIRP AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

Designazione RWY RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
04L	2736	3011	2736	2495
INT TAKE OFF A	2455	2730	2455	-
22R	2736	2853	2736	2736

Designazione RWY RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
04R	2992	3291	2992	2849
INT TAKE OFF A	2704	3003	2704	-
22L	2992	3148	2992	2735
INT TAKE-OFF D	2705	2861	2705	-
NOTE	1. Gli Intersection take-off sono utilizzabili soltanto su richiesta del pilota o su richiesta della TWR previo benestare del pilota. 2. Il decollo da INT TAKE-OFF A è utilizzabile solo in caso di TWY Z non disponibile come previsto dall'ordinanza 05/2019 di ENAC DA Toscana. Vedere anche tabella 21. 3. Le intere lunghezze pista 22L sono disponibili su richiesta del pilota previa manovra di back-track da TWY D.			
REMARKS	1. Intersection take-off are usable only on pilot's request or on TWR's request, previous pilot's agreement 2. INT TAKE-OFF A usable only if TWY Z is not available as described in DA Toscana (Local CAA) provision 05/2019. See also table 21. 3. The entire RWY 22L lengths are always available on pilot's request with back-track maneuver from TWY D for RWY 22L.			

LIRP AD 2.14 LUCI DI AVVICINAMENTO E DI PISTA**LIRP 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	480	LIH	G	NIL	3° wing bar lato sinistro/left side	18.2	NIL
22R	NIL	NIL	NIL	G	NIL	3.5° wing bar lato destro/ right side	21.0	NIL
04R	CAT II III	900	LIH	G	NIL	3° wing bar entrambi i lati/ both sides	20.7	900
22L	SALS	600	LIH	G	NIL	3° wing bar entrambi i lati/ both sides	20.7	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	1595	30	W	LIH	2136	60	W	LIH
	600	30	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	30	R	LIH				

RWY ID	ASSE CENTRALE PISTA				BORDO PISTA			
	RCL				RWY EDGE			
	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
22R	1836	30	W	LIH	2136	60	W	LIH
	600	30	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	30	R	LIH				
04R	1949	15	W	LIH	2393	60	W	LIH
	600	15	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	15	R	LIH				
22L	2093	15	W	LIH	2393	60	W	LIH
	600	15	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	15	R	LIH				

RWY ID	FINE PISTA RWY END	SWY		RTIL	CGL	Note Remarks
	Colore Colour	Lunghezza Length (M)	Colore Colour			
1	8	9.1	9.2	10	11	12
04L	R	NIL	NIL	Si/Yes	NIL	NIL
22R	R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
04R	R	NIL	NIL	Si/Yes	NIL	1) EFAS
22L	R	NIL	NIL	Si/Yes	NIL	NIL

LIRP AD 2.15 ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA

LIRP AD 2.15 OTHER LIGHTING AND SECONDARY POWER SUPPLY

1	<div>Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari</div> <div>ABN/IBN location, characteristics and hours of operation</div>	<div>Coordinate ABN: 43°41'32"N 010°23'20"E Caratteristiche: Caratteristiche: ABN rotante a luce bianca/verde alternata Orario: HN +/-30 Coordinate IBN: 43°41'54"N 010°24'00"E Caratteristiche: Caratteristiche: luce verde, lettere PIS emesse in codice Morse ogni 10" Orario: H24</div> <div>ABN Coordinates: 43°41'32"N 010°23'20"E Characteristics: Characteristics: ABN revolving white/green alternating light Hours: HN +/-30 IBN Coordinates: 43°41'54"N 010°24'00"E Characteristics: Characteristics: green lights, letters PIS Morse code flashed every 10" Hours: H24</div>
2	<div>Localizzazione LDI e luci</div> <div>Localizzazione anemometro e luci</div> <div>LDI location and lights</div> <div>Anamometer location and lights</div>	<div>LDI: NIL Anemometri a ultrasuoni illuminati: 1. Coordinate anemometro THR 04: 43°40'32.9"N 010°23'19.4"E 2. Coordinate anemometro MID POINT: 43°40'52.0"N 010°23'38.4"E 3. Coordinate anemometro THR 22: 43°41'21.6"N 10°24'11.3"E</div> <div>LDI: NIL Lighted ultrasonic anemometers: 1. Coordinates anemometer THR 04: 43°40'32.9"N 010°23'19.4"E 2. Coordinates anemometer MID POINT: 43°40'52.0"N 010°23'38.4"E 3. Coordinates anemometer THR 22: 43°41'21.6"N 10°24'11.3"E</div>

3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY TWY edge and center line lighting	Vedi carta AD in vigore. Ogni pista è dotata di illuminazione standard di via di rullaggio che verrà attivata quando una delle piste è utilizzata come via di rullaggio See AD chart in force Each RWY is equipped with standard TWY lights that will be turned on when one of the RWY is used as TWY
4	Alimentatore secondario/Tempo di intervento Secondary power supply/Switch over time	Sì / inferiore al secondo Yes / less than one second
5	Note Remarks	1. Segnalazioni luminose di emergenza: lampada per segnalazioni 1. Emergency lights: Signal lamp

LIRP AD 2.16 AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI**LIRP 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	1. Le operazioni di atterraggio e decollo per elicotteri GAT sono consentite solo sulla RWY attiva. 2. La sosta degli elicotteri civili è prevista nello stand 41 coordinate 43°41'42.22" N 010°23'59.03"E 1. Landing and take-off operations for GAT helicopters are allowed only on active RWY. 2. Stand 41 suitable for helicopter parking. Coord. 43°41'42.22"N 010°23'59.03"E

LIRP AD 2.17 SPAZIO AEREO PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO**LIRP 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
Pisa S Giusto ATZ Circular area centered on 43°40'58"N 010°23'44"E within a 5.0 NM radius.	2000 FT AMSL	D	Pisa TWR EN/IT	6000 FT	1) WI Pisa CTR

LIRP AD 2.18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO**LIRP 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	Pisa APP	124.280	H24	1) A discrezione ATC/ATC discretion
APP	Pisa APP	126.080	H24	NIL
TWR	Pisa GND	120.080	0700-1900 (0600-1800)	1) L'orario di servizio potrà variare in funzione della quantità di traffico pianificato e sarà modificato con NOTAM/Operational hours may be changed in function of the quantity of scheduled air traffic with NOTAM
TWR	Pisa TWR	118.755	H24	NIL
TWR	Pisa TWR	122.100	H24	1) A discrezione ATC/ATC discretion
ATIS	Pisa Terminal Information	130.065	H24	1) I dati ATIS sono provenienti dal METAR. Il METReport è disponibile su richiesta/ATIS data derives from METAR data. METReport is available on request 2) I piloti sono tenuti all'ascolto dell'ATIS prima di stabilire il contatto radio con Pisa TWR o Pisa APP e di riportare all'ATC il codice indicativo ATIS/Pilots are required to listen to ATIS prior to establish radio contact with Pisa TWR or Pisa APP and report to ATC the ATIS code designator

LIRP AD 2.19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATTERRAGGIO**LIRP 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
VORTAC (3° E-2023.12)	ELB	114.70 MHZ CH 94X	VOR H24 TACAN H24	VOR 42°43'50.5"N 010°23'44.6"E TACAN 42°43'50.2"N 010°23'43.9"E	423 M AMSL	200 NM/60000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 220°/260° MRA 4500 FT 260°/300° MRA 5500 FT 300°/320° MRA 4500 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 030°/090° MRA 5000 FT 090°/220° MRA 4500 FT 320°/030° MRA 4500 FT	1) MAINT: VOR Primo TUE di ogni mese/ first TUE each month: 0700-0800 (0600-0700) VORTAC Terzo TUE di ogni mese/ third TUE each month: 1300-1400 (1200-1300) Durante l'orario di manutenzione, i servizi VOR e VORTAC sono sospesi / During maintenance hours, VOR and VORTAC services are suspended

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
TACAN (3° E-2023.3)	PIN	CH 20X	H24	43°43'13.0"N 010°25'56.4"E	23 M AMSL	40 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 030°/060° MRA 28000 FT 060°/110° MRA 22000 FT 110°/200° MRA 6000 FT 200°/280° MRA 2500 FT 280°/030° MRA 14000 FT	1) MAINT: primo e terzo FRI di ogni mese/first and third FRI each month 0700-1100 (0600-1000) 2) FREQ (108.30 MHz) 3) Indicatore dello stato remoto non disponibile. Riportare a Pisa APP/TWR se il segnale TACAN non viene ricevuto/Remote status indicator not available. Report to Pisa APP/TWR if TACAN signal is not received.
DVOR/DME (3° E-2023.8)	PIS	112.10 MHZ CH 58X	DVOR H24 DME H24	DVOR 43°40'35.7"N 010°23'29.6"E DME 43°40'35.9"N 010°23'29.2"E	10 M AMSL	Altri settori /other sectors: 40 NM/50000 FT Settore S/S sector: 80 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 030°/100° MRA 18000 FT 100°/190° MRA 8000 FT 190°/300° MRA 5000 FT 300°/030° MRA 12000 FT	1) MAINT: Terzo WED di ogni mese/third WED of each month 0800-1000 (0700-0900)
VOR/DME (3° E-2020.0)	PRT	112.50 MHZ CH 72X	VOR H24 DME H24	VOR 43°48'35.4"N 011°12'01.8"E DME 43°48'35.1"N 011°12'02.1"E	46 M AMSL	50 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 000°/050° MRA 13000 FT 050°/140° MRA 8000 FT 140°/210° MRA 5000 FT 210°/270° MRA 3000 FT 270°/310° MRA 7000 FT 310°/360° MRA 8000 FT	1) MAINT: Terzo WED di ogni mese/third WED of each month 0500-0700 (0400-0600)
ILS RWY 04R LOC CAT II (3° E-2020.1)	PSS	108.70 MHZ	H24	43°41'50.6"N 010°24'29.9"E	NIL	NIL	1) Fascio posteriore non utilizzabile/Back beam not usable 2) MAINT: Primo e terzo THU di ogni mese/first and third THU each month 1100-1300 (1000-1200)
DME	PSS	CH 24X	H24	43°40'32.0"N 010°23'18.3"E	47 M AMSL	NIL	1) Utilizzabile con/usable with MRA a/at 2000FT, a/at 17NM/+-35° e/and 25NM/+-10NM 2) MAINT: primo e terzo THU di ogni mese/first and third THU each month 1100-1300 (1000-1200)

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/ VOR)	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
GP	-	330.50 MHZ	H24	43°40'32.1"N 010°23'17.6"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 16.2 M

LIRP AD 2.20 REGOLAMENTI LOCALI DI AEROPORTO

LIRP AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 Uso preferenziale delle piste

RWY 04R/22L e RWY 04L/22R non possono essere utilizzate simultaneamente. La scelta della pista non è consentita su richiesta dei piloti. Sono previsti due scenari operativi ai quali fanno riferimento le doppie Aerodrome Chart e le Hotspot map (vedi tabella 24). Lo scenario principale prevede:

- RWY 04R/22L utilizzata come pista di volo attiva;
- RWY 04L/22R è utilizzata come percorso di rullaggio.

Lo scenario alternativo prevede:

- RWY 04L/22R utilizzata come pista di volo attiva (vedi 'Operatività RWY 04L/22R');
- RWY 04R/22L utilizzata come percorso di rullaggio.

Il cambio da RWY 04R/22L a RWY 04L/22R e viceversa richiede del tempo durante il quale entrambe le piste non sono disponibili. Questa eventualità sarà comunicata con un NOTAM di chiusura dell'aeroporto. Durante tutto il periodo di operatività della RWY 04L/22R, gli equipaggi verranno informati con un NOTAM e la TWR istruirà gli aeromobili civili ad attendere, come regola generale, alle RWY Holding Position E, F o T0.

Operatività RWY 04L/22R:

- a. visibilità al decollo: maggiore o uguale a 550 m;
- b. visibilità all'atterraggio: come richiesto dagli avvicinamenti NO CAT;
- c. il dato RVR verrà fornito su richiesta, non essendo rappresentativo della pista 04L/22R;
- d. fattore massimo di vento al traverso per ogni tipo di aeromobile ridotto del:
 - 15 % quando la pista è asciutta;
 - 20 % quando la pista è bagnata.
- e. decolli e atterraggi non sono permessi in caso di pista contaminata;
- f. restrizioni sull'uso della pista per decolli e atterraggi saranno annunciate con NOTAM al raggiungimento di:
 - 5000 movimenti all'anno per l'aviazione commerciale;
 - 200 movimenti all'anno per l'aviazione generale.

2 Apron

2.1 Ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali

L'ordinato movimento degli aeromobili sul piazzale civile e Rampa Zero è assicurato in collaborazione tra Aeronautica Militare/46^a Brigata Aerea e il gestore aeroportuale in accordo alle disposizioni del Codice della Navigazione (Articolo 691bis e 705), allo scopo di ottenere una omogenea e spedita sequenza di arrivi e partenze utile alla ottimale fornitura del servizio di controllo di aerodromo con le seguenti modalità:

1. Orario di servizio
H24

1 Runway preferential use

RWY 04R/22L and RWY 04L/22R cannot be used simultaneously. The choice of the runway is not allowed on pilot's request. There are two operational scenarios referred to the double Aerodrome Charts and Hotspot Maps (see Table 24). The main scenario provides:

- RWY 04R/22L as active runway;
- RWY 04L/22R as main taxi route.

The alternative scenario provides:

- RWY 04L/22R as active runway (see 'Operations on RWY 04L/22R');
- RWY 04R/22L as main taxi route.

Switch from RWY 04R/22L to RWY 04L/22R and viceversa requires some time during which both RWYs will not be available. This event will be announced by NOTAM for aerodrome closure. During the entire RWY 04L/22R operating period, the crews will be informed by a NOTAM and TWR will instruct the civil aircraft to wait, as general rule, at RWY Holding Position E, F or T0.

Operations on RWY 04L/22R:

- a. visibility for take-off: more or equal to 550 m;
- b. visibility for landing: as request by NO CAT approaches;
- c. RVR available on request. This data is not representative of RWY 04L/22R;
- d. maximum cross wind factor allowed for each type of aircraft reduced by:
 - 15 % when RWY is dry;
 - 20 % when RWY is wet.
- e. take-offs and landings are not allowed in case of contaminated runway;
- f. restrictions on runway use for take-offs and landings will be announced by NOTAM upon achievement of:
 - 5000 movements per year for commercial aviation;
 - 200 movements per year for general aviation.

2 Apron

2.1 Orderly movement of aircraft on aprons

The orderly movement of aircraft on the civil apron and Ramp Zero is ensured in collaboration between Aeronautica Militare/46^a Brigata Aerea and the aerodrome operator, in order to obtain a homogeneous and expedite sequence of arrivals and departures useful for the optimal provision of the aerodrome control service in the following ways:

1. Operational hours
H24

2. Nominativo di chiamata e frequenza

- a. Pisa Ground (quando attiva) 120.080 MHz
- b. Pisa Tower 118.755 MHz

3. Area di applicazione

- a. Piazzale aviazione civile
- b. Piazzale militare ad uso duale Rampa Zero

NOTE: vedi AIP AD2 LIRP APDC**4. Servizi forniti da Ente ATC**

- a. Aeromobili in arrivo:
 - autorizzazione per il rullaggio fino al limite dell'area di manovra (END OF APRON);
 - entrance manoeuvring route e assegnazione dello stand come stabilito da Toscana Aeroporti S.p.A.
- b. Aeromobili in partenza:
 - istruzioni per il push-back e/o exiting manoeuvring route in accordo a quanto stabilito da Toscana Aeroporti S.p.A.;
 - assegnazione della taxiway di ingresso sull'area di manovra.

NOTA: l'indicazione "END OF APRON", che identifica il confine tra area di manovra e piazzali è posta sulla pavimentazione dei gate (per il piazzale civile TWY E e F; per Rampa Zero TWY T0 e F)) e anche rappresentata in AIP AD2 LIRP APDC. È composta da una doppia linea tratteggiata con tratti sfalsati di colore giallo oltre a un rettangolo di colore giallo con la scritta nera 'END OF APRON' posti in modo trasversale alla center line di taxiway.

5. Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali

La gestione dei movimenti degli aeromobili sui piazzali civili ed il piazzale militare "Rampa Zero" ad uso duale è regolata dalla Procedura Operativa PO 09 del Manuale d'Aeroporto di Pisa che prevede:

- a. gli aeromobili in partenza riceveranno l'autorizzazione alla messa in moto dall'ente ATS in accordo all'EOBT/CTOT solo dopo che viene notificato lo status di 'AIRCRAFT READY' da parte del gestore aeroportuale.

NOTA: lo stato di 'AIRCRAFT READY' viene riportato quando:

- porte e stive sono chiuse
- è stata consegnata all'handler la documentazione prevista
- Aircraft Safety Area è libera da persone, mezzi, equipaggiamenti ed ostacoli
- l'aeromobile è da considerare oggettivamente pronto al rullaggio (self-manoevring stand) o il rimorchio per il push-back è connesso e pronto all'uso (nose-in stand).

- b. data la configurazione del piazzale civile e Rampa Zero, è consentito un solo push back alla volta e alcune manovre di push back inibiscono i rullaggi da/per altre piazzole come riportato di seguito. In questi casi i piloti saranno istruiti a mantenere i raccordi E/F o gli stessi stand fino a quando le condizioni per continuare un rullaggio sicuro siano garantite.

Movements in progress	Suitable movements	
Pushing-back towards R6	entry for stands:	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 41, 42, 43, 44, 50, 51, 52, 53, 54, 55
	exit (self-manoevring) from stands:	10, 12, 14, 16, 41, 50, 51, 52, 53, 55
Pushing-back towards R2	entry for stands:	10, 11, 12, 13, 14, 15, 41, 42, 43, 44, 50, 51, 52, 53
	exit (self-manoevring) from stands:	10, 12, 14, 41, 50, 51, 52, 53

- c. Piazzale militare Rampa Zero a uso duale: data la configurazione del piazzale, è consentito un solo movimento alla volta su di esso. In questi casi i piloti saranno istruiti a mantenere i raccordi F/T0

2. Call sign and frequency

- a. Pisa Ground (if active) 120.080 MHz
- b. Pisa Tower 118.755 MHz

3. Application area

- a. Civil aviation apron
- b. Military apron Ramp Zero for joint use

REMARKS: see AIP AD2 LIRP APDC**4. Services provided**

- a. Arriving aircraft:
 - taxi clearance until manoeuvring area border (END OF APRON);
 - entrance manoeuvring route and stand allocation as established by Toscana Aeroporti S.p.A..
- b. Departing aircraft:
 - push-back instructions and/or exiting manoeuvring route according to what established by Toscana Aeroporti S.p.A.;
 - taxiway allocation to enter on manoeuvring area

REMARK: "END OF APRON" indication, which identifies the boundary between manoeuvring area and apron, is placed on taxiway pavement (for the civil apron gate E and F, for Ramp Zero gate T0 and F) and it's also represented in AIP AD2 LIRP APDC. It consists in a double dotted line with staggered yellow besides a yellow rectangle with black writing 'END OF APRON' placed across to the taxiway center line.

5. Limitations/regulation on aprons

The management of aircraft movement on the civil aprons and the military apron "Ramp Zero" joint use is established by Airport Manual, operating procedure PO 09 which provides:

- a. departing aircraft will receive start up clearance from ATS unit in compliance to EOBT/CTOT only after 'AIRCRAFT READY' notification by airport operator.

REMARK: 'AIRCRAFT READY' status is reported when:

- aircraft doors and holds are closed
- compulsory documentation provided to handler
- Aircraft Safe Area clear from vehicles, equipment and ground personnel
- aircraft is to be considered actually ready for taxi (self-manoevring stand) or push back tractor is connected (nose-in stand).

- b. according to the civil apron and Ramp Zero layout, only one push back per time is allowed on each apron and some push-back maneuvers blocks taxi to/from other stands as listed below. In this case, pilots will be instructed to maintain TWY E/F or the stand itself until the conditions to continue a safe taxiing will be granted.

- c. Military joint use apron Ramp Zero: according to Ramp Zero layout, only one movement per time is allowed. In this case, pilots will

oppure gli stessi stand fino a quando le condizioni per continuare un rullaggio sicuro siano garantite.

be instructed to maintain TWY F/T0 or the stand itself until the conditions to continue a safe taxiing will be granted.

d. l'assistenza del marshaller è obbligatoria all'interno degli stand per tutti gli aeromobili in arrivo/partenza e per le operazioni di messa in moto.

d. marshaller assistance is mandatory for all arriving/departing aircraft and for engine start-up operations.

NOTA: l'Ente ATS attribuisce le priorità ai push-back e ai rullaggi sui piazzali nel rispetto delle condizioni previste da Toscana Aeroporti SpA, approvando o ritardando le suddette operazioni, al fine di ottenere un ordinato e spedito flusso del traffico aereo in ingresso o in uscita dall'area di manovra.

REMARK: ATS unit assigns priority to push back or apron taxiing operations according to Toscana Aeroporti SpA condition approving or delaying those operations in order to achieve an expedite and orderly flow of air traffic entering or leaving manoeuvring area.

e. i piloti, sia per la messa in moto che per il rullaggio, dovranno seguire rigorosamente la segnaletica orizzontale di piazzale.

e. pilots, both for start-up operations and taxi, must strictly follow apron markings.

f. sul piazzale civile sono ammessi solo aeromobili con apertura alare fino a 61 metri.

f. civil apron is only suitable for aircraft with 61 m wing span.

6. Movimentazione degli aeromobili sui piazzali

6. Aircraft movement on aprons

a. I percorsi di rullaggio interni ai piazzali (sia civile che Rampa Zero), come i dati concernenti gli affrancamenti e le interagenze fra aeromobili, sono stabiliti dal gestore aeroportuale

a. The aerodrome operator determines taxiing routes within aprons (both civil apron and Ramp Zero), such as data on freeing and interference between aircraft

b. L'ente ATS è il soggetto che fornisce supporto all'ordinato movimento degli aeromobili, emettendo istruzioni e informazioni finalizzate all'attribuzione di precedenza. Scopo dell'ente ATS è realizzare l'ottimale flusso di traffico sui piazzali di sosta aeromobili nel presupposto che tutti gli altri mezzi e persone si muovano nel rispetto delle regole di circolazione stabilite sul piazzale sempre dal gestore

b. ATS unit is the entity providing support for the orderly movement of aircraft, issuing instructions and information aimed to assigning priority to achieve the optimum flow of traffic on apron building on the assumption that other vehicles and persons move following the traffic rules laid down by aerodrome operator

c. La separazione tra aa/mm in rullaggio e tra gli aa/mm in rullaggio e ostacoli, è assicurata a vista dagli equipaggi di condotta; nelle operazioni di "push-back" e di traino è assicurata dal responsabile della manovra

c. Pilots ensure the separation by sight between taxiing aircraft and between taxiing aircraft and obstruction; in case of pushing back and towing operation, separation is ensured by operator of the maneuver

d. Aeromobili in arrivo: l'ente ATS assegnerà il gate di uscita dall'area di manovra (raccordo E, F o T0) e comunicherà lo stand assegnato da Toscana Aeroporti. Gli equipaggi, per raggiungere lo stand, seguiranno i percorsi interni al piazzale di seguito elencati:

d. Arriving aircraft: ATS unit will assign exiting gate from maneuvering area (TWY E, F or T0) and it will report stand assigned by Toscana Aeroporti. Crew will follow the route listed below to connect the entrance TWY to their stand:

Entrance maneuvering route			
Entrance TWY (assigned by ATS unit)	Type	Stand	Taxiing via:
E	Airplane	10-11-12-13-14-15-16-17-20-50-51-52-53-54-55	E-R-P
		21-22-23-24-25-26-27-28-29	E-R
		41-42-43-44	E-R-O
	Helicopter	40	E-R
		41	not applicable
F	Airplane	10-11-12-13-14-15-16-17-20-50-51-52-53-54-55	F-P
		21-22-23-24-25	F-P-R
		26-27-28-29	F-O-R
		41-42-43-44	F-O
		71-72-73-74-75-76-77-81-82-83-84-85	F-V
	Helicopter	40	not applicable
		41	F-O
T0	Airplane	71-72-73-74-75-76-77-81-82-83-84-85	T0-V

e. Aeromobili in partenza: l'ente ATS assegnerà il gate di ingresso all'area di manovra (raccordo E, F o T0). Gli equipaggi, per raggiungere il gate di ingresso all'area di manovra, seguiranno i percorsi interni al piazzale di seguito elencati.

e. Departing aircraft: ATS unit will assign exiting gate from aprons (TWY E, F or T0) when crew request taxi. Crew will follow the route listed below to connect their stand to exiting TWY assigned.

Exiting maneuvering route (self-maneuvering stands)			
Exiting TWY (assigned by ATS unit)	Type	Stand	Taxiing via:
E	Airplane	10-12-14-16	P-R-E
		41-50-51-52-53-55	O-R-E

Exiting maneuvering route (self-maneuvering stands)			
	Helicopter	42-43-44	E
		40	R-E
		41	not applicable
F	Airplane	10-12-14-16	P-F
		41-50-51-52-53-55	O-F
		42-43-44	E-R-O-F
		75-81-82-83-84-85	V-F
	Helicopter	40	not applicable
		41	O-F
T0	Airplane	75-81-82-83-84-85	V-T0

Exiting manoeuvring route (pushed-back stand)			
<i>Exiting TWY (assigned by ATS unit)</i>	<i>Type</i>	<i>Push back release and start up point</i>	<i>Taxing via:</i>
E	Airplane	P1	not applicable
		P4	P-R-E
		R2, R6	R-E
F	Airplane	P1	P-F
		P4	not applicable
		R2, R6	R-O-F
		Y1 not for start up	towing via V- F
		Y2, Y3, Y4, Y5, Y6	V-F
T0	Airplane	Y2, Y3, Y4, Y5	V-T0

NOTA: in presenza di temporanee limitazioni sui piazzali che non permettano di rispettare gli exiting/entering manoeuvring route stabiliti dal gestore aeroportuale, Toscana Aeroporti fornirà servizio follow-me agli aeromobili interessati dalla situazione contingente.

f. Le operazioni di rullaggio sul piazzale dovranno essere svolte con i motori a potenza minima.

7. Sospensione o ritardo nelle operazioni di assistenza sul piazzale

Alcune operazioni di assistenza agli aeromobili sul piazzale possono essere temporaneamente sospese nel caso di situazioni contingenti (es. temporali sul campo con scariche elettriche entro 3 NM). In assenza dei previsti servizi di handling, gli equipaggi dovranno contattare il proprio handler di riferimento sulle seguenti frequenze:

- a. Toscana Aeroporti Handling S.r.l.: 131.450 MHz
- b. Delta Aerotaxi: 131.425 MHz
- c. Argos VPH: 131.475 MHz

3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio

- 3.1. La RWY 04L/22R è utilizzata come TWY quando la pista 04R/22L è attivata per le operazioni di volo.
- 3.2. TWY Z, A, B, C, D, E, F utilizzabili da aeromobili fino a codice ICAO E (MAX apertura alare 65 m). TWY T0 utilizzabile da aeromobili fino a codice ICAO D con apertura alare 48 m.
- 3.3. Per evitare danneggiamenti causati dalla propulsione dei motori, i piloti di velivoli quadrimotori con turbolenza di scia Heavy sono tenuti a rullare con i motori esterni al minimo della potenza.

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

4.1 Criteri per l'attivazione delle LVP

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

- a. l'RVR è inferiore a 550m; e/o
- b. l'altezza della base delle nubi è inferiore a 200ft in accordo al locale riporto meteorologico; e/o
- c. quando deterioramento delle condizioni meteo ne raccomanda l'attivazione

REMARK: in case of obstructions on the aprons that do not allow respecting the exiting/entering manoeuvring routes established by aerodrome operator, Toscana Aeroporti will provide follow-me service to aircraft affected by the contingency situation.

f. taxiing operations on apron shall take place with engines at minimum power.

7. Handling procedures' suspension or handling delay

Contingent situations can suspend some handling procedures (e.g. lightning storms within 3 NM). In the absence of planned handling services assistance, crews must contact their handler on the following frequencies:

- a. Toscana Aeroporti Handling S.r.l.: 131.450 MHz
- b. Delta Aerotaxi: 131.425 MHz
- c. Argos VPH: 131.475 MHz

3 Special rules for taxiway use

- 3.1. RWY 04L/22R is used as TWY when RWY 04R/22L is active for flight operations.
- 3.2. TWY Z, A, B, C, D, E, F available for aircraft up to ICAO code E (with max span 65 m). TWY T0 available for aircraft up to ICAO code D with max wing span 48 m.
- 3.3. In order to avoid damage due to jet blast, pilots of heavy four-engined aircraft shall taxi on all TWYs and taxilanes with outer engines at idle power.

4 Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO)

4.1 Criteria for initiation of LVP

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

- a. RVR is lower than 550m; and/or
- b. cloud base height is below 200ft according to local meteorological report; and/or
- c. the deterioration of weather conditions recommends so
- d. pilots will be informed by RTF when LVP are in force

d.i piloti saranno informati dell'attivazione delle LVP tramite trasmissione via RTF.

NOTA

Anche con valori di base delle nubi e RVR superiori a quelli previsti, Pisa TWR potrà procedere all'attivazione delle LVP se:

- il riporto di un pilota indica una situazione meteorologica non favorevole;
- vi è un'esplicita richiesta del pilota di attivazione delle LVP o di condurre un avvicinamento in CAT II in situazioni di RVR/base delle nubi marginali (sono esclusi gli avvicinamenti richiesti per addestramento).

Nelle condizioni riportate ai punti precedenti, al fine di non penalizzare la sequenza di traffico, l'attivazione delle LVP può avvenire su richiesta del pilota anche per il singolo volo. Il messaggio "LVP in Progress" sarà comunicato dall'ATC in frequenza al solo volo interessato.

4.2 Utilizzo delle piste

La RWY 04R è abilitata per operazioni di avvicinamento in CAT II e LVTO

4.3 Minime operative di aeroporto

RVR maggiore di 200 m

4.4 Operazioni in CAT II per addestramento

Gli avvicinamenti e gli atterraggi addestrativi in CAT II con valori di RVR/base delle nubi superiori a quelli previsti per l'attivazione delle LVP saranno subordinati alle condizioni di traffico in atto o previste. Al fine di garantire la protezione del segnale ILS la richiesta dovrà essere comunicata dal pilota con congruo anticipo all'ATC e contenere esplicita indicazione che l'attività è ai fini addestrativi.

4.5 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.

- È ammesso un solo movimento alla volta nell'area di movimento con RVR inferiore a 800 m
- Quando sono attive le LVP devono essere seguiti i percorsi descritti nella LVP chart.
- L'assistenza del follow-me è sempre disponibile su richiesta mentre è obbligatoria con RVR inferiore a 550 m
- L'assistenza del follow-me è obbligatoria con RVR inferiore a 1500 m per i movimenti in ingresso e uscita da Rampa Zero, mentre non sono consentiti con RVR inferiore a 550 m.
- In caso di mancato decollo devono essere seguiti i percorsi previsti per gli aeromobili in arrivo.
- Obblighi di riporto in condizioni di visibilità ridotta
-tutti i piloti devono riportare a Pisa TWR:

1) durante il rullaggio per il decollo

- l'RHP sul raccordo designato;
- il traverso del raccordo C, qualora non diversamente istruiti dalla TWR

2) durante il rullaggio dopo l'atterraggio

- ad avvenuto atterraggio;
- la pista libera non appena oltrepassato l'RHP D;
- per gli aeromobili civili, il raccordo E, qualora non diversamente istruiti dalla TWR;
- per gli aeromobili militari, il raccordo specificato dalla TWR;
- il raggiungimento dello stand.

4.6 Contingencies

- Avaria delle stop-bar:
Consentito un unico movimento alla volta in area di movimento quando il valore della RVR è minore di 1500 m, atterraggi alla

REMARK

Even with clouds and RVR values above the established values, Pisa TWR may activate the LVP if:

- a pilot report indicates a bad weather condition
- there is an explicit request by the pilot to activate LVP or to perform a CAT II approach with marginal values of RVR/cloud base (except the approaches requested for training).

In the conditions reported in the points above, in order to not penalize the traffic sequence, the activation of the LVP may also take place on pilot request for the specific flight. The message "LVP in Progress" will be communicated by ATC on frequency to the concerned flight only.

4.2 Runway operations

RWY 04R is approved for CAT II and LVTO operations

4.3 Aerodrome operating minima

RVR greater than 200 m

4.4 CAT II operations for training

Practice CAT II approaches and landings with RVR/cloud base values higher than those for LVP activation will be subject to traffic conditions in place or foreseen. In order to guarantee ILS signal protection pilots shall request in advance to ATC the permission containing also the explicit indication that the request has training purposes.

4.5 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.

- Only one movement at a time is allowed on movement area with RVR below 800 m.
- Whenever LVP are in force the paths described in the LVP chart must be followed
- Follow-me assistance is always available on request, instead is mandatory with RVR lower than 550 m.
- Follow-me assistance is mandatory with RVR lower than 1500 m for any movement to/from Ramp Zero, instead are suspended with RVR lower than 550 m.
- In case of aborted take-off paths prescribed for arriving aircraft must be followed
- Mandatory reports In reduced visibility conditions
-all pilots shall report to Pisa TWR:

1) during taxi before departure

- reaching RHP;
- abeam taxiway C, unless otherwise instructed by TWR:

2) during taxi after landing

- safely landed;
- runway vacated, as soon as RHP D has been crossed ;
- for civil ACFT, taxiway E, unless otherwise instructed by TWR;
- for military ACFT, specified taxiway by TWR;
- reaching the stand.

4.6 Contingencies

- Stop-bars failures:

minima di CAT I e decolli con valore della RVR maggiore o uguale a 400 m.

b. Avaria del RVR:

Atterraggi alla minima di CAT I e decolli con visibilità maggiore o uguale a 400 m.

4.7 Avaria radio nell'area di manovra

a. Aeromobile in partenza:

continuare lungo il percorso istruito fino al limite dell'autorizzazione. Attendere l'assistenza di un veicolo follow-me per rientrare nel piazzale.

b. Aeromobile in arrivo:

liberare la pista e l'area sensibile. Attendere l'assistenza di un veicolo follow-me per continuare il rullaggio.

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

5.1. Aeromobili in partenza:

qualora gli equipaggi necessitino di effettuare controlli predecollo una volta allineati in pista dovranno informare preventivamente la TWR, prima di ricevere l'autorizzazione all'allineamento.

5.2. Aeromobili in arrivo:

in accordo all' 'Uso preferenziale delle piste', a causa della distanza ravvicinata delle stesse, ogni aeromobile deve liberare la pista attiva raggiungendo il corrispondente cartello 'Runway vacated sign', posizionato 60 m circa dopo ogni RHP (vedi AD2 LIRP Hot Spot Map).

6 Restrizioni locali ai voli

6.1. 0500-2200 (0400-2100):

è consentita l'ordinaria programmazione dei voli di linea, charter e di aviazione generale.

6.2. 2200-2300 (2100-2200):

è consentita la programmazione dell'arrivo di voli di linea la cui partenza è pianificata per il mattino successivo e l'arrivo di voli di aviazione generale.

6.3. 2200-0500 (2100-0400):

con il massimo preavviso possibile da parte dei vettori, saranno assicurati:

a. i voli di linea in ritardo, i voli charter in ritardo e i voli di aviazione generale in ritardo;

b. i voli di posizionamento operati con aeromobili destinati al pronto reimpiego nel pubblico servizio di trasporto aereo.

6.4. Aeromobili di Stato, in emergenza, voli di emergenza medica (EMS/HEMS) e umanitari saranno assicurati H24.

6.5. Voli dirottati

a. sono ammessi i voli dirottati operati con aeromobili fino al codice ICAO "D" ogni giorno dalle 0500-0000 (0400-2300);

b. non sono ammessi voli dirottati operati con aeromobili con codice ICAO "E" e "F";

c. la richiesta di dirottamento è soggetta a verifica della capacità ATC da parte dell'Ente ATS;

d. la richiesta di dirottamento deve essere concordata preventivamente (eccetto emergenze) con Toscana Aeroporti causa limitata disponibilità di parcheggio.

NOTA

L'assistenza dei servizi di handling ai voli dirottati sarà garantita in accordo con il traffico schedato

6.6. Illuminazione fuorviante nelle vicinanze dell'aeroporto

I piloti in atterraggio per RWY 22L/R, devono tenere conto del tratto di autostrada Pisa-Firenze, illuminato con luci gialle ad alta intensità orientato per 200° con una lunghezza di circa 650 m e situato tra le RDL 065 e 080 a circa 2.6 NM da PIS VOR/DME. Questo tratto di autostrada non deve essere scambiato per una pista.

6.7. Attività di addestramento

L'attività di addestramento sull'aeroporto di Pisa è soggetta al preventivo coordinamento ed assenso del BOC Centro Operativo di Base della 46^a Brigata Aerea e della DA Toscana. Tale attività è consentita ogni giorno con orario 0600-2200 (0500-2100) ed è subordinata alle esigenze prioritarie di Forza Armata e del traffico aereo commerciale pianificato (Ordinanza 8/2017 DA Toscana).

Only one movement at a time in the movement area when RVR value is below 1500 m, landing allowed up to CAT I approach minima and take-off with RVR value equal or more than 400 m.

b. RVR failure:

Landing allowed up to CAT I approach minima and takeoff with visibility equal or more than 400 m.

4.7 Radio failure on the manoeuvring area

a. Departing aircraft:

continue along taxi route as instructed until the clearance limit. Wait for follow-me car assistance to return to the apron.

b. Arriving aircraft:

vacate runway and sensitive area. Wait for follow-me car assistance to continue taxiing.

5 Special operational practice for minimum RWY occupancy

5.1. Departing aircraft:

if crew needs to run before take-off checks once aligned on RWY, they must inform TWR in advance, before receiving line-up clearance.

5.2. Arriving aircraft:

according to what stated in 'Runway preferential use', due to the close distance between the runways, every aircraft shall vacate the active runway reaching the corresponding 'Runway vacated sign' positioned about 60 m after each RHP (see AD2 LIRP Hot Spot Map).

6 Local flight restrictions

6.1. 0500-2200 (0400-2100):

planning of scheduled, charter and general aviation flights is allowed.

6.2. 2200-2300 (2100-2200):

planning of the arrival of scheduled flights whose departure is scheduled for the morning and arrival of general aviation flights.

6.3. 2200-0500 (2100-0400):

prior operator's previous notice to be forwarded as soon as possible, the following operations are assured:

a. delayed scheduled flights, delayed charter and general aviation flights;

b. ferry flights performed with aircraft to be immediately re-employed for public air transportation needs

6.4. State, distressed acft, medical service flights (EMS/HEMS) and humanitarian flight will be assured H24.

6.5. Diverted flight policy

a. diverted aircraft up to ICAO code letter "D" included allowed daily 0500-0000 (0400-2300);

b. diverted aircraft ICAO code letter "E" and "F" not allowed;

c. diverting request is subject to ATC capability assessment by ATS unit;

d. diverted flights previously agreed (except emergency flights) with Toscana Aeroporti due to limited parking area.

REMARK

Handling assistance to diverted flight will be assured according to scheduled traffic

6.6. Misleading information in the vicinity of the aerodrome

Pilots landing on RWY22L/R, should be aware of the portion of highway Pisa-Florence with high intensity yellow lights. Located along 200° bearing, with a length of about 650 m, within RDL 065 and 080 at 2.6 NM from PIS VOR/DME. This portion of highway shall not be confused with a RWY.

6.7. Training activity

Training activity in Pisa aerodrome is subject to previous agreement and approval by 46^a Aero Brigade BOC Base Operative Center and D A To s c a n a (Local Civil Aviation Authority). This activity is allowed every day HR 0600-2200 (0500-2100). Moreover it is subject to Air Force priority requirements and commercial scheduled air traffic (Local CAA provision n. 8/2017).

6.8. Aeromobili equipaggiati con transponder Modo S

In analogia agli aeroporti nei quali è implementato il servizio di sorveglianza basato su multilaterazione Modo S, si applica quanto previsto in AIP ENR 1.6

7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale

Tutti gli aeromobili dell'Aviazione Generale (privati e aerotaxi) sono soggetti a coordinamento PPR come riportato nel Regolamento di Scalo.

Per la richiesta PPR si prega di fare riferimento al seguente link:

<https://www.toscana-aeroporti.com/home/business/aviazione-generale?format=html#pisa>

Il numero di PPR assegnato deve essere inserito al punto 18 del FPL. Saranno sospesi tutti i FPL senza PPR, o il cui orario di arrivo differisce da quello assegnato.

Traffico non soggetto: Aeromobili di Stato o in emergenza e voli di emergenza (EMS/HEMS) e umanitari saranno assicurati H24

L'atterraggio degli aeromobili militari è consentito con un preavviso di 48 ore, ottenendo un PPR dal Centro operazioni di base (e-mail: aerobrigata46.boc@aeronautica.difesa.it, telefono: +39 050 928314/3/2, operativo H24). Il numero di PPR assegnato deve essere inserito sul piano di volo al punto 18 (vedi anche MILAIP AD2 LIRP).

8 Avaria radio sull'area di manovra

Ogni qual volta un aeromobile o un veicolo che stia operando sull'area di manovra si dovesse trovare in una situazione di avaria radio, dovrà attenersi a quanto segue:

Aeromobili in partenza:

continueranno rigorosamente sul percorso assegnato fino al limite dell'autorizzazione ricevuta e rimarranno in attesa del follow-me per tornare al parcheggio.

Aeromobili in arrivo:

una volta atterrati dovranno liberare la pista in uso e rimarranno in attesa del follow-me per procedere al parcheggio, in corrispondenza della:

- a. TWY D per RWY 04R;
- b. TWY Z per RWY 22L;
- c. TWY F per 04L;
- d. TWY Z per RWY 22R.

LIRP AD 2.21 PROCEDURE ANTIRUMORE**LIRP AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES****1 Generalità**

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

Le partenze in decollo da pista 04R/L, ad eccezione di ragioni di sicurezza, dovranno essere effettuate in accordo alle procedure di partenza per abbattimento del rumore previste dal DOC ICAO 8168 (NADP 1) con riduzione di spinta a 1500 ft come stabilito nella sezione ENR 1.5 item 2.

Le partenze da pista 04R/L in aggiunta alle procedure di salita iniziale dovranno sorvolare:

- il punto a 2.0 NM 'PIS' DME a o al di sopra di 1600 ft,
- il punto a 3.0 NM 'PIS' DME a o al di sopra di 2400 ft.

Se non abili ad ottemperare, i piloti dovranno avvertire l'ente ATC prima della richiesta della messa in moto e tali partenze verranno pianificate per il decollo da 22L/R.

Pertanto le partenze per pista 22L/R potranno essere soggette a ritardi.

2 Uso delle piste**2.1 Partenze**

RWY 22L/R obbligatoria per i decolli di aeromobili con turbolenza di scia di CAT H.

0600-2100 (0500-2000) RWY 22L/R obbligatoria per i decolli in assenza di traffici in avvicinamento e attività di volo sul campo.

L'intera lunghezza di pista è obbligatoria per i decolli da RWY 04R/L, i decolli dell'INT TAKE OFF A RWY 04R sono consentiti solo se la TWY Z è chiusa.

6.8. Aircraft equipped with Mode S transponder

As those airports where the provision of surveillance services based on Mode S multilateration is implemented, the requirements stated in AIP ENR 1.6 shall be applied

7 Provisions for general aviation aircraft

All General Aviation aircraft (private and taxi) are subject to PPR coordination as reported in Regolamento di Scalo.

For PPR request please refer to following link:

<https://www.toscana-aeroporti.com/home/business/aviazione-generale?format=html#pisa>

PPR number assigned should be inserted in item 18 of FPL. FPL with no PPR, or FPL whose arrival time differs from PPR assigned, will be suspended.

Traffic not affected: State aircraft or distressed aircraft, emergency (EMS/HEMS) and humanitarian flights will be assured H24

Landing of military aircraft allowed at 48 hours' notice, PPR must be requested to Base OPS Center (e-mail:

aerobrigata46.boc@aeronautica.difesa.it, phone: +39 050928314/3/2, operating H24). Report PPR number in FPL, item 18 (see also MILAIP AD2 LIRP).

8 Radio failure on manoeuvring area

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

Departing aircraft:

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

Arriving aircraft:

after landing will vacate the runway and wait for the arrival of the follow-me car in order to be guided to the stand, at the following TWY:

- a. TWY D for RWY 04R;
- b. TWY Z for RWY 22L;
- c. TWY F for 04L;
- d. TWY Z for RWY 22R.

1 General

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

RWY 04R/L take off departure, except for safety reason, shall be performed in accordance to ICAO DOC 8168 noise abatement departure procedure 1 (NADP 1) with thrust reduction at 1500 ft as stated in ENR 1.5 item 2.

Departure from RWY 04R/L shall follow INITIAL CLIMB procedure and

- at 2.0 NM PIS DME aircraft shall be at or above 1600 ft,
- at 3.0 NM PIS DME aircraft shall be at or above 2400 ft.

If unable to comply, pilots must warn ATC unit before requesting start up clearance and that departures will be planned to take off from RWY 22L/R.

Therefore RWY 22L/R departures may be subject to delay.

2 Use of RWY**2.1 Departures**

RWY 22L/R mandatory for take off of aircraft wake turbulence CAT H. 0600-2100 (0500-2000) RWY 22L/R mandatory for take off in absence of inbound traffic and flight activity over the field.

RWY 04R/L full length departure are mandatory, take off is allowed from INT TAKE OFF A RWY 04R only if TWY Z is closed.

2.2 Arrivi

RWY 04R/L obbligatoria per gli atterraggi di aeromobili con turbolenza di scia di CAT H.

2.3 Restrizioni notturne

2100-0600 (2000-0500): RWY 22L/R obbligatoria per il decollo, RWY 04R/L obbligatoria per l'atterraggio.

NOTE

(1) Le procedure di cui sopra non sono applicabili nei seguenti casi:

- in caso di componente di vento in coda superiore a 10 KT;
- per ragioni di sicurezza legate alle prestazioni dell'aeromobile;
- in caso di LVP attive.

(2) Il traffico potrebbe essere soggetto a ritardi per consentire l'applicazione della procedura.

(3) Le disposizioni circa le NADP 1, per la salita ripida in decollo da pista 04R/L, per il decollo da intersezione A e i decolli obbligatori per pista 22L/R non si applicano ai voli militari, di Stato, umanitari e SAR.

3 Restrizioni al suolo**3.1 Spinta inversa**

Nel rispetto dei limiti di sicurezza, le prestazioni di spinta inversa devono essere ridotte al minimo ad ogni atterraggio.

3.2 APU

Sul piazzale sosta aeromobili è vietato tenere accesi apparati motopropulsori e APU oltre il tempo necessario all'effettuazione della procedura di messa in moto per la partenza (MAX 60 min).

3.3 Prove Motori

- a. Ogni prova motori, al massimo della potenza, di aeromobili civili è soggetta alla preventiva autorizzazione dell'Airport Operation Centre di Toscana Aeroporti, d'intesa con la Sala Operativa della 46^a Brigata Aerea.
- b. E' tassativamente vietato effettuare prove motori sul piazzale civili.
- c. L'area prevista per effettuare prove motori è la THR RWY04L, eccetto per particolari richieste da approvare e coordinare ogni volta.
- d. Le prove motori sono consentite nei seguenti orari 0500- 2200 (0400-2100).
- e. Non sono soggette a restrizioni di orario le prove motori finalizzate all'esecuzione di voli di linea, di soccorso, di emergenza, umanitari, antincendio, di Stato non altrimenti effettuabili.

NOTA

La regolamentazione relativa alle procedure antirumore è in accordo all'Ordinanza 5/2019 e aggiornamenti seguenti della CAA locale (ENAC DA Toscana).

4 Attività addestrativa

NIL

2.2 Arrivals

RWY 04R/L mandatory for landing of aircraft wake turbulence CAT H.

2.3 Night restrictions

2100-0600 (2000-0500): RWY 22L/R mandatory for take-off, RWY 04R/L mandatory for landing.

REMARKS

(1) The above described procedures are not applicable in case of:

- tail wind component exceeding 10 KT;
- for safety reasons due to performance of aircraft;
- in case of LVP in force.

(2) Traffic may be subject to delay to permit application of this procedure.

(3) Provisions about NADP 1, RWY 04R/L step climb, intersection take off A and mandatory RWY 22L/R take off not affected military, state, humanitarian aircraft and SAR flights.

3 Ground restrictions**3.1 Reverse**

Within safety limits, thrust reverse performances must be minimized at every landing.

3.2 APU

On the apron it is forbidden to hold APU and engine apparatus running not longer than the time which is necessary for the execution of start up procedure before departure (MAX 60 min).

3.3 Engine run ups

- a. Each max power engine run up of civil aircraft is subject to previous clearance by Toscana Aeroporti Airport Operation Centre, in accordance with Base Operation Center (BOC) of 46^a Brigata Aerea.
- b. It is absolutely forbidden to perform engine run ups on civil apron.
- c. The established area to perform engine run ups is the THR RWY04L, except for particular request to appraise and coordinate each time.
- d. Engine run ups are allowed HR 0500-2200 (0400-2100).
- e. Engine run ups are not subject to restriction of time for execution of commercial, rescue, emergency, humanitarian, fire fighting, state flight that cannot be otherwise carried out.

REMARK

Regulation concerning noise abatement procedures is in accordance with provision 5/2019 and subsequent updates of local CAA (ENAC DA Toscana).

4 Training activity

NIL

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

In accordo alla procedura antirumore, la pista utilizzata per la partenza potrà essere stabilita solo prima del rullaggio; perciò i piloti dovranno pianificare la partenza per entrambe le direzioni di decollo durante il briefing pre-volo.

Vedi anche tabella 21, 'Procedure antirumore'

L'aeroporto di Pisa è un aeroporto militare aperto al traffico aereo civile. Gli spazi aerei sono gestiti dall'Aeronautica militare e sono interessati da intensa attività militare.

2 PROCEDURE PER I VOLI IFR**1 GENERAL**

According to noise abatement procedure, departure runway can be established only before taxi therefore pilots should brief both RWY take-off directions during the pre-flight briefing.
See also table 21, 'Noise Abatement Procedure'

Pisa airport is a joint-use airport. The airspace is managed by the Italian Air Force and is affected by intense military activity.

2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

2.1 Informazioni generali

NIL

2.2 Arrivi**2.2.1 Procedure di entrata**

Descrizione delle STAR: Vedere Tabella 24

Le procedure STAR VOR verranno assegnate solo in caso di indisponibilità RNAV o su richiesta dei piloti.

2.2.2 Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento

Le procedure RNP-Y RWY 22L e RNP-Z RWY 22L sono soggette all'attività in LI-R18. Quando disponibili, queste hanno precedenza rispetto ad eventuali avvicinamenti diretti per RWY 04 seguiti da circling approach.

Vedi anche i remark pubblicati sulla Instrument Approach Chart (IAC) RNP-Y RWY 22L e RNP-Z RWY 22L.

2.2.3 Controllo delle velocità

a. STAR RNAV1 e IAC: limiti di velocità pubblicati

b. STAR e IAC dove non sono pubblicati limiti di velocità, o aeromobili vettorati per un finale pilot interpreted:

- 250 kt IAS al di sotto di FL100

- 210 kt IAS :

- iniziando la virata base
- a 15NM dal TDZ

- 190 kt IAS a 12 NM dal TDZ

- 160 kt a 5NM dal TDZ

c. Inoltre, Pisa APP potrà richiedere ai piloti:

- di regolare in modo specifico la velocità durante l'avvicinamento intermedio;
- di apportare correzioni di velocità dell'ordine Massimo di più o meno 20 Kt fino ad una distanza di 4NM dalla soglia pista.

2.2.4 Procedure di radio-avaria

In caso di avaria radio:

- per gli arrivi, i punti attesa su cui iniziare la discesa sono:
 - il punto JESSY in caso di pista in uso 04R/L o indisponibilità equipaggiamento RNAV;
 - il punto UBHAM in caso di pista in uso 22 L/R;
- per le partenze vedere ENR 1.1.3.9

2.3 Partenze**2.3.1 Informazioni generali**

Quando la RWY 04R/L è in uso, i piloti dovrebbero astenersi dal richiedere la RWY 22L/R per la partenza, in modo da evitare la congestione di comunicazioni in frequenza. Con lo scopo di accelerare il traffico in partenza potrà essere suggerita una pista differente da quella in uso sulla base della situazione di traffico in avvicinamento e dell'attività di volo nell'aeroporto. Se, per ragioni di sicurezza, la pista richiesta per il decollo dovesse essere differente da quella in uso, i piloti devono avvisare Pisa TWR/GND alla richiesta di messa in moto.

2.3.2 Procedure per la messa in moto

I piloti devono chiedere autorizzazione alla messa in moto (e pushback se del caso) dopo aver ricevuto lo status di AIRCRAFT READY da parte del proprio handler. Push back e taxi sono gestiti come alla tabella 20, Item 2.

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**2.1 General information**

NIL

2.2 Arrivals**2.2.1 Entry procedures**

STAR description: See Table 24

STAR VOR procedures will be assigned only in case of RNAV unserviceable or on pilot's request.

2.2.2 Holding/approach/missed approach procedures

RNP-Y RWY 22L and RNP-Z RWY 22L procedures are subject to activity within LI-R18 area. When available, they have priority over straight in RWY 04 follow by circling approach.

See also the remarks published on Instrument Approach Chart (IAC) RNP-Y RWY 22L e RNP-Z RWY 22L.

2.2.3 Speed control

a. STAR RNAV1 and IAC: published speed limits

b. STAR e IAC where speed limits are not published, or vectored aircraft for a pilot interpreted approach:

- 250 kt IAS at or below FL100

- 210 kt IAS :

- starting the base turn
- at 15NM from TDZ

- 190 kt IAS at 12 NM from TDZ

- 160 kt IAS at 5NM from TDZ

c. Furthermore Pisa APP may request pilots:

- to adjust speed in a specific manner during the intermediate approach;
- speed adjustment of not more than plus or minus 20 kt until a minimum distance of 4 NM from the RWY THR.

2.2.4 Radio-failure

In event of radio failure:

- for arrivals, the holding fixes to descend for landing are:
 - point JESSY in case of runway-in-use 04 R/L or missing RNAV equipment;
 - point UBHAM in case of runway-in-use 22 L/R;
- for departures see ENR 1.1.3.9

2.3 Departures**2.3.1 General information**

To avoid frequency congestion when RWY 04R/L is in use, pilots should refrain from asking for RWY 22L/R for departure to ATC. Departing traffic may be expedited by suggesting a departure RWY different from the one in use according to inbound traffic and flight activity over the field. If a different RWY from the one in use for departure is necessary for safety reason, pilots must advice Pisa TWR/GND when ready to start up.

2.3.2 Start-up procedures

Pilots must collect AIRCRAFT READY status by handler before request start-up clearance (and push-back if applicable). Push back and taxi are managed as described in table 20, Item 2.

2.3.3 Exit procedures

Initial climb procedures and SID: See Table 24

2.3.4 Speed control

NIL

3 RADAR PROCEDURES

3.1 Informazioni generali

NIL

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

NIL

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

NIL

3.3 Caratteristiche tecniche

NIL

3.4 Radar avaria

NIL

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

Vedere ENR 6.3 Carte d'Area VFR

4.2 Attività di circuito

Il circuito di traffico dell'aeroporto di Pisa è non standard per pista 04R/L e standard per pista 22L/R.

NOTA

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

4.3 Arrivi

Sui seguenti punti:
Marina di Pisa (RPW1)
Sud di Livorno (RPS2)
Collesalveti (RPSE2)
Cascina (RPE2)
Pisa Nord (RPN2)

gli aeromobili debbono ricevere da Pisa TWR l'autorizzazione ad entrare in circuito di traffico aeroportuale o a sorvolare il campo. Quando necessario, tali punti possono essere usati come punti di attesa VFR.

4.4 Partenze

NIL

4.5 Sorvoli

NIL

4.6 VFR Speciale

NIL

4.7 VFR notturno

Le operazioni in VFR/N del traffico Civile non sono permesse fatta eccezione per gli elicotteri.

4.8 Attività addestrativa

Vedere tabella 20, item 6

5 LVP

NIL

LIRP AD 2.23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE**LIRP AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION****1 SFALCIO ERBA**

Circolazione nell'area di movimento con precauzione per lavori di sfalcio erba. Presenza di uomini e mezzi in contatto radio con la TWR.

2 WILDLIFE HAZARD

Presenza di gruppi di massimo due animali selvatici di piccola taglia osservate nella area di manovra.

Concentrazione di volatili**3.1 General information**

NIL

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

NIL

3.2.2 Use of radar for surface movements (SMR)

NIL

3.3 Technical characteristics

NIL

3.4 Radar failure

NIL

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

See ENR 6.3 VFR Area Charts

4.2 Circuit activity

Pisa airport traffic pattern is non-standard for RWY 04R/L and standard for RWY 22R/L.

REMARK

Pisa TWR may assign different patterns than those specified, according to meteorological conditions or presence of traffic

4.3 Arrivals

On the following points:
Marina di Pisa (RPW1)
Sud di Livorno (RPS2)
Collesalveti (RPSE2)
Cascina (RPE2)
Pisa Nord (RPN2)

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

4.4 Departures

NIL

4.5 Overflying

NIL

4.6 Special VFR

NIL

4.7 VFR/N

VFR/N Civil traffic operations are not allowed, helicopter flights are not affected.

4.8 Training activity

See table 20, item 6

5 LVP

NIL

1 GRASS CUTTING

Taxing in movement area with caution due to grass cutting. Presence of men and equipment in radio contact with TWR.

2 WILDLIFE HAZARD

Presence groups of max two small size wild animal observed in the manoeuvring area.

Bird concentration

L'attività di monitoraggio ed allontanamento avifauna e fauna selvatica è svolto in maniera sinergica da Toscana Aeroporti e 46^a Brigata Aerea (ref. Manuale di Aeroporto PO MOV 08) con i seguenti mezzi:

- Digital Bird Dispersal System (DBDS) veicolare e portatile
- 2 pistole a salve
- 1 gabbia per il ricovero provvisorio della fauna
- 1 aquilone
- cannoncini a gas radiocomandati
- laser

NOTA

L'aeroporto osserva tutte le disposizioni di norma in termini di wildlife strike control.

Concentrazione di volatili per tutto l'anno sulle piste, vie di rullaggio e piazzali di sosta aeromobili come di seguito riportato.

Keep out and monitoring service carried out by Toscana Aeroporti and 46^a Air Brigade (ref. Airport Regulation P14) with dissuasion devices as follows:

- Digital Bird Dispersal System (DBDS) vehicular and portable
- 2 blank firing guns
- 1 cage wildlife temporary recovery
- 1 kite
- radio controlled gas cannons
- laser

REMARK

The airport fully complies with all provision of the standard in terms of wildlife strike control.

Bird flow on runways, taxiways and apron during the whole year as hereafter specified.

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
Gabbiano reale Herring Gull	Tutto l'anno Whole year	Tutto il giorno, prevalentemente 0500-1900 (0400-1800) Whole day, peak between 0500-1900 (0400-1800)	0-300	2-20	Pista Runway	Tutta la lunghezza di pista, whole runway length
Gabbiano comune Black-headed Gull	SEP-FEB	Tutto il giorno, prevalentemente 0600-0900 (0500-0800) e 1500-1700 (1400-1600) Whole day, peak between 0600-0900 (0500-0800) and 1500-1700 (1400-1600)	0-200	10-300	Pista Runway	Tutta la lunghezza di pista, whole runway length
Gheppio Kestrel	Tutto l'anno, prevalentemente JUN-SEP Whole year, major presence in JUN-SEP	Tutto il giorno Daylight	0-30	1	Area di manovra Manoeuvring area	In volo su tutte le superfici erbose o fermi su manufatti o edifici Flying on all greenswards or artifacts or buildings
Poiana Buzzard	Tutto l'anno Whole year	0500-1800 (0400-1700)	0-300	1-5	Pista ed entrambe le strip Runway and both strips	Pista ed entrambe le strip Runway and both strips
Piccione Pigeon	Tutto l'anno Whole year	0700-1800 (0600-1700)	0-300	2-20	Strip lato est East side strip	Tutta la zona erbosa delle strip Whole grass strip
Cormorano Cormorant	NOV-MAR	Tutto il giorno, prevalentemente al mattino Whole day, peak in the morning	0-100	1-10	THR 04R/L	In transito sui canali o fermi su recinzione Flying over canals or standing over the fence

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
Airone cenerino Heron	Tutto l'anno Whole year	Tutto il giorno, prevalentemente al mattino Whole day, peak in the morning	0-100	1	THR 04R/L	In transito sull'area di manovra o fermi su superfici erbose Flying away over manoeuvring areas or standing on grass areas
Cornacchia grigia Hooded crow	Tutto l'anno Whole year	0500-1900 (0400-1800)	0-100	2-10	Entrambe le strip di pista Both runway strip	Tutta la pista ed entrambe le strip Whole runway and both strips
Sorno Sterling	SEP-DEC	0300-1900 (0200-1800)	0-200	20-300	Strip lato est East side strip	Tutta la zona erbosa della strip Whole grass strip
Rondone Swift	APR-AUG	0400-2000 (0300-1900)	0-300	10-50	Pista ed entrambe le strip Runway and both strips	Tutta la pista ed entrambe le strip Whole runway and both strips
Rondine Swallow	APR-SEP	0500-2000 (0400-1900)	0-300	2-50	Pista ed entrambe le strip Runway and both strips	Tutta la pista ed entrambe le strip Whole runway and both strips

3 DEROGHE ED ESENZIONI RISPETTO ALLE DISPOSIZIONI REGOLAMENTARI

L'aeroporto è certificato in accordo al Regolamento ENAC "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (RCEA)" con le seguenti esenzioni:

3 WAIVERS AND EXEMPTIONS FROM REGULATION PROVISIONS

Aerodrome certification based on National ad hoc Regulation "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (RCEA)" with follow exemptions:

RCEA	Oggetto Object	Riferimenti Reference
Cap. 7 - 4.2.1.2	Segnaletica militare d'assalto sulla pista RWY 04L/22R. Military assault signs on RWY 04L/22R.	Esenzione Permanente/Permanent exemption ref. ENAC prot. 125716-A del 12/12/2017; ENAC prot. 7739 del 22/01/2019.
Cap. 3 - 7.7.4	Foratura della superficie di avvicinamento (piste 04R e 04L) per aa/mm al punto attesa Z1. Drilling of Approach surface for aircraft at Holding Point Z1.	Esenzione Permanente/Permanent exemption ref. ENAC prot. 140902-A del 21/12/2018; ENAC prot. 7739 del 22/01/2019.
Cap. 3 - 4.1.3, 4.1.6, 4.5, 4.6.1, 4.7.1	Portanza e regolarità superficiale strip della pista 04L/22R. Bearing capacity and surface consistency of runway 04L/22R strip.	Esenzione Temporanea/Temporary exemption ref. ENAC prot. 109627-A del 07/09/2022; ENAC prot. 161420 del 30/12/2022.

LIRP AD 2.24 CARTE AERONAUTICHE RELATIVE ALL'AEROPORTO

LIRP AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

Carte - Charts	Pagine - Pages
AERODROME CHART ICAO RWY 04R/22L	AD 2 LIRP 2 - 1
AERODROME CHART ICAO RWY 04L/22R	AD 2 LIRP 2 - 3
HOT SPOT MAP RWY 04R/22L (NOT FOR NAVIGATION)	AD 2 LIRP 2 - 5
HOT SPOT MAP RWY 04L/22R (NOT FOR NAVIGATION)	AD 2 LIRP 2 - 7
LOW VISIBILITY PROCEDURES CHART	AD 2 LIRP 2 - 9
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART: CIVIL AVIATION APRON - ICAO	AD 2 LIRP 2 - 11

Carte - Charts	Pagine - Pages
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART: MILITARY APRON RAMP ZERO - ICAO	AD 2 LIRP 2 - 13
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 04R/22L	AD 2 LIRP 3 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 04L/22R	AD 2 LIRP 3 - 3
AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE B ICAO	AD 2 LIRP 3 - 5
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART RWY 04R	AD 2 LIRP 3 - 7
STAR RNAV1 RWY 04R_L	AD 2 LIRP 4 - 1
STAR RNAV1 RWY 04R_L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRP 4 - 3
STAR RNAV1 RWY 22L	AD 2 LIRP 4 - 7
STAR RNAV1 RWY 22L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRP 4 - 9
STAR VOR RWY 04R/L (ATC DISCRETION)	AD 2 LIRP 4 - 13
STAR VOR RWY 04R/L (ATC DISCRETION) DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRP 4 - 15
ICAO VISUAL APPROACH CHART	AD 2 LIRP 5 - 1
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS or LOC RWY 04R	AD 2 LIRP 5 - 3
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 04R	AD 2 LIRP 5 - 5
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 04R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRP 5 - 7
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 04L	AD 2 LIRP 5 - 9
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 04L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRP 5 - 11
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP-Z RWY 22L	AD 2 LIRP 5 - 13
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP-Z RWY 22L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRP 5 - 15
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP-Y RWY 22L	AD 2 LIRP 5 - 17
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP-Y RWY 22L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRP 5 - 19
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-Z RWY 04R	AD 2 LIRP 5 - 21
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR-Z RWY 04L	AD 2 LIRP 5 - 23
SID RNAV1 RWY 04R/L	AD 2 LIRP 6 - 1
SID RNAV1 RWY 04R_L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRP 6 - 3
SID RNAV1 RWY 22L/R	AD 2 LIRP 6 - 7
SID RNAV1 RWY 22L/R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRP 6 - 9
INITIAL CLIMB PROCEDURE AND SID VOR RWY 04R/L RWY 22R/ L (ATC DISCRETION)	AD 2 LIRP 6 - 13
INITIAL CLIMB PROCEDURE AND SID VOR RWY 04R/L RWY 22R/ L (ATC DISCRETION) DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIRP 6 - 15
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART ICAO	AD 2 LIRP 8 - 1

LIRP AD 2.25 Penetrazione della VSS (Visual Segment Surface)

LIRP AD 2.25 Visual segment surface (VSS) penetration