

1 LIME	BERGAMO/Orio al Serio	
Indicatore di località Location indicator	Nome dell' Aeroporto Aerodrome name	

2 DATI AMMINISTRATIVI E GEOGRAFICI DELL'AEROPORTO	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
--	---

1 Coordinate ARP 45°40'08"N 009°42'01"E	ARP coordinates 45°40'08"N 009°42'01"E
2 Direzione e distanza dalla città 2 NM SE	Direction and distance from city 2 NM SE
3 Elevazione/Temperatura di riferimento 782 FT / 29.7 °C	Elevation/Reference temperature 782 FT / 29.7 °C
4 Ondulazione del geoide 148.3 FT	Geoid undulation 148.3 FT
5 Variazione magnetica/Variazione annuale 3° E (2020.0) / 8'E	Magnetic variation/Annual change 3° E (2020.0) / 8'E
6 Autorità amministrativa aeroportuale ENAC - DA Bergamo Via Aeroporto, 13 24050 Orio al Serio (BG) Tel +39 035 311269 Fax +39 035 311408 e-mail: bergamo.apt@enac.gov.it pec: protocollo@pec.enac.gov.it Esercente S.A.C.B.O. S.p.A. Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio Via Orio al Serio n. 49/51 24050 Grassobbio (BG) Tel: +39 035 326331, +39 035 326356 FAX: +39 035 326465 E-Mail: operativo@sacbo.it, operazioni@pec.sacbo.it Sito internet: http://www.milanbergamoairport.it Indirizzo AFS: BGYKXXH Autorità ATS ENAV S.p.A. Centro Aeroportuale Orio al Serio Tel: +39 035 4594106; fax: +39 035 4594066 e-mail: ci-orioalserio@enav.it	Aerodrome administration authority ENAC - DA Bergamo Via Aeroporto, 13 24050 Orio al Serio (BG) Tel +39 035 311269 Fax +39 035 311408 e-mail: bergamo.apt@enac.gov.it pec: protocollo@pec.enac.gov.it Aerodrome operator S.A.C.B.O. S.p.A. Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio Via Orio al Serio n. 49/51 24050 Grassobbio (BG) Tel: +39 035 326331, +39 035 326356 FAX: +39 035 326465 E-Mail: operativo@sacbo.it, operazioni@pec.sacbo.it Website: http://www.milanbergamoairport.it AFS address: BGYKXXH ATS authority ENAV S.p.A. Centro Aeroportuale Orio al Serio Tel: +39 035 4594106; fax: +39 035 4594066 e-mail: ci-orioalserio@enav.it
7 Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) IFR/VFR	Type of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8 Note 1) Codice di riferimento Annesso 14 per infrastrutture di volo: a) 4E: RWY 10/28 b) 1A: RWY 12/30: per aerei con carrelli principali di larghezza massima pari a 3.8 m 2) Le operazioni di volo con Antonov AN-124-100 (aeromobile di codice ICAO F) sono effettuabili previa richiesta al gestore aeroportuale S.A.C.B.O. S.p.A.	Remarks 1) Ref code Annex 14 flight infrastructure: a) 4E: RWY 10/28 b) 1A: RWY 12/30: available to aircraft with max outer main gear wheel span up to 3.8 m 2) Flight operations of Antonov AN-124-100 (ICAO code F aircraft) available on request to aerodrome operator S.A.C.B.O. S.p.A.

3 ORARIO DI SERVIZIO	OPERATIONAL HOURS
-----------------------------	--------------------------

1 Amministrazione aeroportuale H24	Aerodrome Administration H24
2 Dogana e immigrazione H24	Customs and immigration H24
3 Servizio sanitario H24	Health and sanitation H24
4 AIS Briefing Office H24 ARO CBO MILANO	AIS Briefing Office H24 ARO CBO MILANO
5 ARO H24 ARO CBO MILANO	ARO H24 ARO CBO MILANO
6 METEO Briefing Office H24 ARO CBO MILANO	METEO Briefing Office H24 ARO CBO MILANO
7 ATS H24	ATS H24
8 Rifornamento H24	Fuelling H24

9 Handling AIRPORT GLOBAL SERVICES S.R.L. Orario di servizio: 0400-2200 (0300-2100) Contatti generali: Tel: +39 035326295, +39 3491076321 E-mail: opsbg@agshandling.it Sito Internet: http://www.agshandling.it Servizi di Aviazione Generale: Tel: +39 3401049307, +39 3471180091 E-mail: bgyexecutivehandling@agshandling.it BGY INTERNATIONAL SERVICES S.R.L. Orario di servizio: H24 Contatti generali: Tel: +39 0355574270 Fax: +39 0355574348 E-mail: rit.ops@bgyis.it Sito Internet: http://www.bgyinternationalservices.com Servizi di Aviazione Generale: Tel: +39 3297030424, +39 3357594214 E-mail: privateaviation@bgyis.it	Handling AIRPORT GLOBAL SERVICES S.R.L. Opening hours: 0400-2200 (0300-2100) General contacts: Tel: +39 035326295, +39 3491076321 E-mail: opsbg@agshandling.it Website: http://www.agshandling.it General Aviation services: Tel: +39 3401049307, +39 3471180091 E-mail: bgyexecutivehandling@agshandling.it BGY INTERNATIONAL SERVICES S.R.L. Opening hours: H24 General contacts: Tel: +39 0355574270 Fax: +39 0355574348 E-mail: rit.ops@bgyis.it Website: http://www.bgyinternationalservices.com General Aviation services: Tel: +39 3297030424, +39 3357594214 E-mail: privateaviation@bgyis.it
10 Servizi di sicurezza H24	Security H24
11 De-icing H24	De-icing H24
12 Note 1) ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1	Remarks 1) ARO CBO MILANO: see GEN 3.1

4 SERVIZI DI SUPPORTO ED ATTREZZATURE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
---------------------------------------	----------------------------------

1 Attrezzatura di carico e scarico merci Senza limitazioni	Cargo-handling facilities Without limitation
2 Tipi di carburante/Olio JET A1, AVGAS 100LL / NIL	Fuel/Oil types JET A1, AVGAS 100LL / NIL
3 Capacità di rifornimento Rifornimento assicurato dalla LEVORATO-MARCEVAGGI S.r.l. E-mail: bergamo@levoratomarcevaggi.it Tel: +39 035311611, +39 3280860738	Fuelling capacity Refuelling assured by LEVORATO-MARCEVAGGI S.r.l. E-mail: bergamo@levoratomarcevaggi.it Tel: +39 035311611, +39 3280860738
4 Sistema de-icing Servizi di anti-icing/de-icing assicurati H24 da BGY International Services S.r.l. (tel: +39 0355574270, e-mail: rit.ops@bgyis.it).	De-icing facilities Anti-icing/de-icing services assured H24 by BGY International Services S.r.l. (tel: +39 0355574270, e-mail: rit.ops@bgyis.it).
5 Hangar per aeromobili in transito NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6 Servizio riparazioni per aeromobili in transito Servizi di manutenzione e riparazione forniti dalle seguenti ditte e soggetti a relativa disponibilità: - EU WINGS S.r.l. (H24, tel +39 3341238770 e +39 3356569860, e-mail: bgy@euwings.it e mcc@euwings.it): manutenzione di linea fino a 'check A' inclusi, supporto tecnico su chiamata e as-sistenza per night-stop. Tipi di aeromobili serviti: Airbus A320 family, Boeing 737 Classic e Next Generation, Embraer 170 e 190. - SEAS Italy S.r.l. (tel. +39 3409425002, e-mail: arrabitob@seassrl.com) solo per manutenzioni di linea 'Aircraft On Ground' di Boeing 737-800NG e Airbus A320 family. - ORIO AIR SERVICE S.r.l. (tel. +39 035301758, e-mail: info@orioairservice.it), sul piazzale aeroclub, per aeromobili monomotori e plurimotori a pistoni e turboprop con massa massima al decollo inferiore a 5700 kg.	Repair facilities for visiting aircraft Maintenance and repair services provided by following companies and subject to relative availabilities: - EU WINGS S.r.l. (H24, tel +39 3341238770 and +39 3356569860, e-mail: bgy@euwings.it and mcc@euwings.it): line maintenance up to 'A' checks included, on-call technical support and night-stop assistance. Types of acft served: Airbus A320 family, Boeing 737 Classic and Next Generation, Embraer 170 and 190. - SEAS Italy S.r.l. (tel. +39 3409425002, e-mail: arrabitob@seassrl.com) for 'Aircraft On Ground' Boeing 737-800NG and Airbus A320 family line maintenance only. - ORIO AIR SERVICE S.r.l. (tel. +39 035301758, e-mail: info@orioairservice.it) on flying club apron for single-engine piston, single-engine turboprop, multi-engine piston, multi-engine turboprop aircraft with maximum take-off mass below 5700 kg.
7 Note 1) AVGAS 100LL: disponibile HR 0800-1700 (0700-1600) 2) Le seguenti FREQ sono disponibili esclusivamente per scopi correlati con le attività di handling di terra: - Airport Global Services 131.410 MHz - BGY International Services: 131.540 MHz	Remarks 1) AVGAS 100LL: available HR 0800-1700 (0700-1600) 2) Following FREQ are available for ground handling purposes only: - Airport Global Services 131.410 MHz - BGY International Services: 131.540 MHz

5 SERVIZI PER I PASSEGGERI	PASSENGER FACILITIES
----------------------------	----------------------

1 Alberghi Nelle vicinanze dell'aeroporto e in città	Hotels In the vicinity of the airport and in town
2 Ristoranti Bar e ristoranti in aerostazione.	Restaurants Bars and restaurants in the terminal.
3 Trasporti Taxi - autonolo - autobus	Transportation Taxi - car rental - bus
4 Servizio medico Primo soccorso, 1 medico, 1 ambulanza, bombole ossigeno e defibrillatori Ospedali: Bergamo km7 Seriate km5 Alzano Lombardo km11	Medical facilities First aid treatment, 1 doctor, 1 ambulance, oxigen cylinders and defibrillators Hospitals: Bergamo km7 Seriate km5 Alzano Lombardo km11
5 Banca e ufficio postale Sì / NIL	Bank and Post office Yes / NIL
6 Ufficio turistico Sì	Tourist office Yes
7 Note NIL	Remarks NIL

6 SERVIZI ANTINCENDIO E DI SOCCORSO		RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1	Categoria servizio antincendio aeroportuale CAT 8 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 8 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso NIL	Rescue equipment NIL
3	Rimozione aeromobili in difficoltà Recovery kit disponibile per aeromobili fino al codice ICAO B (apertura alare inferiore a 24m), contratto per il servizio di sollevamento Contatti di riferimento: - Post Holder Area di Movimento e Responsabile delle Emergenze Airside: tel. +39 035326358, +39 3357811025; e-mail: acominassi@sacbo.it - Post Holder Manutenzione Infrastrutture di Volo: tel. +39 035326315, +39 3281215486; e-mail: fmistrini@sacbo.it - Caposcalo di servizio: tel. +39 035326331, +39 3357594220, +39 3357594219; e-mail: operativo@sacbo.it	Capability for removal of disabled aircraft Recovery kit available for aircraft up to ICAO Code B (wingspan lower than 24m), lift services supplied by contractors Reference contacts: - Movement Area Post Holder and Airside Emergency Manager: tel. +39 035326358, +39 3357811025; e-mail: acominassi@sacbo.it - Flight Infrastructure Maintenance Post Holder: tel. +39 035326315, +39 3281215486; e-mail: fmistrini@sacbo.it - Duty Manager: tel. +39 035326331, +39 3357594220, +39 3357594219; e-mail: operativo@sacbo.it
4	Note 1) Servizio eliambulanza AVBL per RWY 12/30 EXC NGT OPS	Remarks 1) Heliambulance service AVBL at RWY 12/30 EXC NGT OPS
7 DISPONIBILITA' STAGIONALE E SISTEMI DI PULITURA PISTE		SEASONAL AVAILABILITY AND CLEARING
1	Equipaggiamenti di pulitura Spazzatrici, equipaggiamento sgombero neve	Types of clearing equipment Sweepers, snow removal equipment
2	Priorità Monitori ILS - RWY 10/28 - standard taxi-route (TWY A, EA e T) - Main/South apron - altre TWY - North apron	Clearance priorities ILS monitors - RWY 10/28 - standard taxi-route (TWY A, EA and T) - Main/South apron - other TWY - North apron
3	Note 1) L'aderenza della pista 10/28 è misurata ogni 15 giorni in condizioni di pista asciutta mediante Airport Surface Friction Tester (ASFT) equipaggiato con ruota bagnata. Il coefficiente minimo di aderenza alla velocità di 65 km/h, è 0.60; al di sotto di tale valore verranno effettuati interventi correttivi e di manutenzione. In condizioni di pista bagnata, se il coefficiente minimo di aderenza è uguale o inferiore a 0.50, la pista potrebbe essere sdrucciolevole. 2) Il servizio di rimozione neve è fornito secondo quanto disposto nel piano neve aeroportuale. 3) RWY 10/28 trattata con liquido di tipo EG nelle operazioni di rimozione del ghiaccio o di prevenzione dalla formazione di ghiaccio.	Remarks 1) RWY 10/28 adherence characteristic is measured every 15 days in dry conditions by use of Airport Surface Friction Tester (ASFT) equipped with wet wheel. At a speed of 65 km/h, the minimum adherence coefficient is 0.60 below which maintenance and corrective actions are taken. In wet conditions, if the minimum adherence coefficient is equal or below 0.50, RWY may be slippery. 2) Snow removal is provided as reported in snow airport plan. 3) RWY 10/28 de-iced/anti-iced with EG.
8 DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO ED ALLE PIAZZOLE PROVA		APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA
1	Superficie e resistenza dell'area di stazionamento MAIN/SOUTH APRON - Main/South apron - Stand ICE2 Superficie: CONC Resistenza: PCN 75/R/A/W/T Main/South apron - Altri Stands Superficie: CONC Resistenza: PCN 83/R/C/W/T NORTH APRON - North Apron - Stands 801-802 Superficie: CONC/Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 88/R/C/W/T North Apron - Stand 822 Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/F/A/W/T North Apron - Stands 803-809 Superficie: CONC/Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/R/A/X/T North Apron - Stands 810-821 Superficie: CONC Resistenza: PCN 120/R/B/W/T	Apron surface and strength MAIN/SOUTH APRON - Main/South apron - Stand ICE2 Surface: CONC Strength: PCN 75/R/A/W/T Main/South apron - Other Stands Surface: CONC Strength: PCN 83/R/C/W/T NORTH APRON - North Apron - Stands 801-802 Surface: CONC/Bituminous conglomerate Strength: PCN 88/R/C/W/T North Apron - Stand 822 Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/F/A/W/T North Apron - Stands 803-809 Surface: CONC/Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/R/A/X/T North Apron - Stands 810-821 Surface: CONC Strength: PCN 120/R/B/W/T

<p>2 Larghezza, superficie e resistenza delle TWY</p> <p>A Larghezza: 25 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>B Larghezza: 25 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>C Larghezza: 25 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>D Larghezza: 25 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>EA Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>EB Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>F Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>G Larghezza: 26 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>M Larghezza: 7 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 10/F/C/Z/T</p> <p>N Larghezza: 7 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 10/F/C/Z/T</p> <p>T Larghezza: 25 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>W - EST DELLA TWY F Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>W - OVEST DELLA TWY F Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 90/F/A/W/T</p>	<p>TWY width, surface and strength</p> <p>A Width: 25 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>B Width: 25 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>C Width: 25 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>D Width: 25 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>EA Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>EB Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>F Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>G Width: 26 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>M Width: 7 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 10/F/C/Z/T</p> <p>N Width: 7 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 10/F/C/Z/T</p> <p>T Width: 25 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>W - EAST OF TWY F Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>W - WEST OF TWY F Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 90/F/A/W/T</p>
<p>3 Localizzazione/Elevazione ACL NIL</p>	<p>ACL location/Elevation NIL</p>
<p>4 Punto di controllo VOR/INS NIL / NIL</p>	<p>VOR/INS checkpoints NIL / NIL</p>
<p>5 Note</p> <p>1) Le porzioni di Apron Nord senza stands hanno una resistenza come di seguito specificato: PCN 120/F/A/W/T, PCN 91/F/A/X/T, PCN 84/F/B/X/T, PCN 50/R/C/W/T e PCN 90/F/A/W/T (Vedi APDC: NORTH APRON in vigore)</p> <p>2) L'ingresso allo stand ICE2 è effettuato rullando su superfici in CONC con PCN 83/R/C/W/T</p> <p>3) Alcune aree degli stand 101-105 sono caratterizzate da PCN 75/R/A/W/T (rif. APDC: MAIN/SOUTH APRON)</p>	<p>Remarks</p> <p>1) North Apron portions without stands have a strength as specified as follows: PCN 120/F/A/W/T, PCN 91/F/A/X/T, PCN 84/F/B/X/T, PCN 50/R/C/W/T and PCN 90/F/A/W/T (See APDC: NORTH APRON in force)</p> <p>2) Entry into stand ICE2 is performed by taxiing on CONC surfaces with PCN 83/R/C/W/T.</p> <p>3) Some areas of stands 101-105 have PCN 75/R/A/W/T (ref. APDC: MAIN/SOUTH APRON)</p>

<p>9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA E SISTEMI DI CONTROLLO E SEGNALAZIONE</p>	<p>SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS</p>
--	---

<p>1 Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili</p> <p>Vedi carte AD e APD in vigore L'assistenza del follow-me è garantita su richiesta con RVR superiore od uguale a 400 m. Con RVR inferiore a 400 m l'assistenza del follow-me è obbligatoria come riportato in "Regolamenti del traffico locale" tabella 20.4 Gli stand 206, 207, 208 (sia STOP1 che STOP2), 209 (sia STOP1 che STOP2), 210 e 211 del piazzale Principale/Sud sono dotati di Advanced-Visual Docking Guidance System (A-VDGS) di tipo 'FMT APIS R' In caso di malfunzionamento dell'A-VDGS l'aeromobile deve essere fermato immediatamente Operare con cautela</p>	<p>Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands</p> <p>See AD and APD charts in force Follow-me car assistance is assured on request with RVR more than or equal to 400 m. With RVR less than 400 m follow-me car assistance is mandatory as specified in "Local Traffic Regulations" item 20.4 Advanced-Visual Docking Guidance System (A-VDGS) model 'FMT APIS R' operational on Main/South apron aircraft stands 206, 207, 208 (both STOP1 and STOP2), 209 (both STOP1 and STOP2), 210 and 211 In case of A-VDGS malfunction aircraft shall stop immediately Caution is advised</p>
---	---

2	2 Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY Vedi carta AD in vigore TWY A: accesso in RWY head 28 protetto da RWY guard lights, dopo HLDG point A seguire luci e segnaletica verticale a destra dell'asse centrale per allineamento RWY 28 con TORA completa oppure luci e segnaletica verticale a sinistra dell'asse centrale per partire da INT TAKE-OFF A (stessa posizione di THR RWY 28) con TORA ridotta 2741 m TWY B e F: accesso in RWY 10/28 protetto da RWY guard lights. Luci di asse centrale dopo HLDG points oscurate in direzione della RWY head 28 e con STOP bars attive TWY C: accesso in RWY 10/28 protetto da RWY guard lights. Luci di asse centrale dopo HLDG point oscurate in direzione di RWY head 10 e con STOP bars attive TWY D: accesso in RWY 10/28 protetto da RWY guard lights. Luci di asse centrale dopo HLDG point oscurate in direzione di RWY head 28 e con STOP bars attive TWY EA: accesso in RWY 10 protetto da RWY guard lights. Dopo HLDG point EA1 seguire luci e segnaletica verticale a sinistra dell'asse centrale per allineamento RWY 10 con TORA completa (usando parte dell'asse centrale del turn pad RWY 10) o per tornare al Main/South apron (usando TWY EB) oppure luci e segnaletica verticale a destra dell'asse centrale per partire da INT TAKE-OFF EA (stessa posizione RWY THR 10) con TORA ridotta 2655 m TWY EB: accesso in RWY head 10 protetto da RWY guard lights. Dopo HLDG point EB1 seguire direttamente le luci e la segnaletica verticale per allineamento RWY 10 con TORA completa (usando parte dell'asse centrale del turn pad RWY 10) oppure luci e segnaletica verticale a destra dell'asse centrale per partire da INT TAKE-OFF EA (stessa posizione RWY THR 10) con TORA ridotta 2655 m o per tornare al Main/South apron (usando TWY EA) TWY G: accesso in RWY 10/28 protetto da RWY guard lights e stop bars. Dopo HLDG point G seguire le luci e la segnaletica verticale a destra dell'asse centrale per allineamento RWY 10 con TORA completa (usando l'asse centrale del turn pad RWY 10) oppure luci e segnaletica verticale a sinistra dell'asse centrale per partire da INT TAKE-OFF G con TORA ridotta 2484 m TWY A-G: indicazione di 'RWY AHEAD' tra l'ultimo punto attesa e il bordo RWY 10/28 consistente in un'iscrizione bianca in campo rosso.	RWY and TWY markings and lights See AD chart in force TWY A: access to RWY head 28 protected by RWY guard lights, after HLDG point A follow right centre line marking and lights for RWY 28 full TORA alignment or left centre line marking and lights to depart from INT TAKE-OFF A (same position of RWY THR 28) with reduced TORA of 2741 m TWY B and F: access to RWY 10/28 protected by RWY guard lights. Centre line lights after HLDG points obscured with direction to RWY head 28 and with STOP bars active TWY C: access to RWY 10/28 protected by RWY guard lights. Centre line lights after HLDG point obscured with direction to RWY head 10 and with STOP bars active TWY D: access to RWY 10/28 protected by RWY guard lights. Centre line lights after HLDG points obscured with direction to RWY head 28 and with STOP bars active TWY EA: access to RWY 10 protected by RWY guard lights. After HLDG point EA1 follow left centre line marking and lights for RWY 10 full TORA alignment (using part of RWY 10 turn pad centre line) or to return to Main/South apron (using TWY EB) or right centre line marking and lights to depart from INT TAKE-OFF EA (same position of RWY THR 10) with reduced TORA of 2655 m TWY EB: access to RWY head 10 protected by RWY guard lights. After HLDG point EB1 follow straight centre line marking and lights for RWY 10 full TORA alignment (using part of RWY 10 turn pad centre line) or right centre line marking and lights to depart from INT TAKE-OFF EA (same position of RWY THR 10) with reduced TORA of 2655 m or to return to Main/South apron (using TWY EA) TWY G: access to RWY 10/28 is protected by RWY guard lights and stop bars. After HLDG point G follow right centre line marking and lights for RWY 10 full TORA alignment (using part of RWY 10 turn pad centre line) or left centre line marking and lights to depart from INT TAKE-OFF G with reduced TORA of 2484 m TWY A-G: indication 'RWY AHEAD' between last holding point and RWY 10/28 edge consisting of white inscription on red background.
3	3 Barre d'arresto Vedi carta AD in vigore	Stop bars See AD chart in force
4	4 Note 1) Barra d'arresto posizione attesa A utilizzabile a discrezione ATC durante le operazioni CAT I	Remarks 1) Stop bar holding position A usable at ATC discretion during CAT I operations

10 OSTACOLI AEROPORTUALI	AERODROME OBSTACLES
---------------------------------	----------------------------

Nelle aree di avvicinamento e decollo In approach and take off areas			Nell'area di circuitazione e all'interno dell'aerodromo 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	Radar APP antenna 281 m/922 ft AMSL SI/SI Yes/Yes	45°40'21.0"N 009°42'31.2"E	1362 m dopo la THR RWY 28, 533 m a destra della RCL/1362 m after THR RWY 28, 533 m right side RCL
Vedi AOC in vigore - See AOC in force					

11 INFORMAZIONI METEOROLOGICHE	METEOROLOGICAL INFORMATION
---------------------------------------	-----------------------------------

1 Ufficio METEO associato ITALY MFU	Associated MET Office ITALY MFU
2 Orario di servizio H24	Hours of service H24
3 Ufficio responsabile preparazione TAF/Periodo di validità ITALY MFU / 24H	Office responsible for TAF preparation/Period of validity ITALY MFU / 24H
4 Tipo di previsione per l'atterraggio/Intervallo di emissione TREND / 30'	Type of landing forecast/Interval of issuance TREND / 30'
5 Briefing e consultazione fornita Briefing: ARO CBO MILANO, telefono Consultazione: ITALY MFU, telefono	Briefing and consultation provided Briefing: ARO CBO MILANO, telephone Consultation: ITALY MFU, telephone
6 Documentazione di volo/Lingua usata Carte, testi in linguaggio chiaro abbreviato IT, EN	Flight documentation/Language used Charts, abbreviated plain language texts IT, EN
7 Carte e documentazione disponibili per consultazione P, W, SWL	Charts and other information available for briefing or consultation P, W, SWL
8 Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione Fax	Supplementary equipment available for providing information Fax
9 Enti ATS destinatari delle informazioni Milano ACC, Orio TWR	ATS units provided with information Milano ACC, Orio TWR

10	Informazioni climatologiche e informazioni supplementari	Climatological information and additional information
	1) ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1 2) ITALY MFU: vedi GEN 3.5 3) Aeroporto occasionalmente interessato da fenomeni di wind shear orografico, più frequenti nei mesi da luglio a novembre e a marzo, in prevalenza con venti settentrionali (ad es. föhn) o associati a temporali. L'incanalamento del vento lungo le valli alpine può produrre brusche discontinuità del vento lungo il sentiero di avvicinamento 4) 2 maniche a vento illuminate 5) Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 12400ft e cumulonemi o cumuli torreggianti con base di qualsiasi altezza	1) ARO CBO MILANO: see GEN 3.1 2) ITALY MFU: see GEN 3.5 3) Aerodrome occasionally affected by terrain induced wind shear phenomena, more frequently occurring from July to November and in March, mostly originated by northern winds (e.g. föhn) or associated with thunderstorms. The challenging of wind along the alpine valleys may induce abrupt wind discontinuities along the approach path 4) 2 lighted wind direction indicators 5) Clouds of operational significance: clouds with base height below 12400ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance

12	CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS
----	-------------------------------------	---------------------------------

Designazione NR RWY Designation	QFU	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates --- Coordinate RWY END RWY END Coordinates --- Ondulazione Geoide THR THR Geoid Undulation	THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
10	102°	2874 x 45	PCN 90/F/A/W/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate	45°40'13.90"N 009°41'33.02"E ----- 45°39'51.88"N 009°43'31.59"E ----- 148.1 FT	780.5 FT / 782 FT
28	282°	2874 x 45	PCN 90/F/A/W/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate	45°39'52.98"N 009°43'25.64"E ----- 45°40'15.72"N 009°41'23.21"E ----- 147.9 FT	754.4 FT / 772.8 FT
12	118°	778 x 18	PCN 10/F/C/X/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate	45°40'40.53"N 009°42'08.02"E ----- 45°40'28.48"N 009°42'36.19"E ----- 148.7 FT	805 FT / NIL
30	298°	778 x 18	PCN 10/F/C/X/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate	45°40'29.52"N 009°42'33.76"E ----- 45°40'40.53"N 009°42'08.02"E ----- 148.6 FT	802.3 FT / NIL

Designazione NR RWY Designation	Pendenza di RWY-SWY Slope	Dimensioni SWY SWY dimension (M)	Dimensioni CWY CWY dimension (M)	Dimensioni strip strip dimension (M)	Dimensioni RESA RESA dimension (M)
1	7	8	9	10	11
10	Longitudinale: -0.28% (media su tutta la lunghezza; vedi anche AOC ICAO Type A). Trasversale: -1.4% (da asse pista, per lato, fino a bordo pista); -2.5% per entrambe le banchine di pista (da bordo interno a bordo esterno). Longitudinal: -0.28% (average over the entire length; see also AOC ICAO Type A in force). Transverse: -1.4% (from RWY axis, each side, to RWY edge); -2.5% both the shoulders (from internal edge to external edge).	NIL	67 x 150	2994 x 300	90 x 90

Designazione NR RWY Designation	Pendenza di RWY-SWY Slope	Dimensioni SWY SWY dimension (M)	Dimensioni CWY CWY dimension (M)	Dimensioni strip strip dimension (M)	Dimensioni RESA RESA dimension (M)
1	7	8	9	10	11
28	<p>Longitudinale: +0.28% (media su tutta la lunghezza; vedi anche AOC ICAO Type A in vigore).</p> <p>Trasversale: -1.4% (da asse pista, per lato, fino al bordo pista); -2.5% per entrambe le banchine di pista (da bordo interno a bordo esterno). Longitudinal: +0.28% (average over the entire length; see also AOC ICAO Type A in force).</p> <p>Transverse: -1.4% (from RWY axis, each side, to RWY edge); -2.5% both the shoulders (from internal edge to external edge).</p>	NIL	120 x 150	2994 x 300	150 x 90
12	<p>Longitudinale/longitudinal: vedi/see AOC in vigore/in force Trasversale/transverse: NIL</p>	NIL	NIL	874 x 60	NIL
30	<p>Longitudinale/longitudinal: vedi/see AOC in vigore/in force Trasversale/transverse: NIL</p>	NIL	NIL	874 x 60	NIL

Designazione NR RWY Designation	OFZ Obstacle free zone (OFZ)	Note Remarks
1	12	13
10	NIL	1) DTHR 219 m
28	Si Yes	1) DTHR 133 m
12	NIL	1) THR 64 m dallo/from start point
30	NIL	1) THR 98 m dallo/from start point

13 | DISTANZE DICHIARATE

DECLARED DISTANCES

Designazione RWY RWY designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
10	2874	2941	2874	2655
INT TAKE-OFF EA	2655	2722	2655	-
INT TAKE-OFF G	2484	2551	2484	-
28	2874	2994	2874	2741
INT TAKE-OFF A	2741	2861	2741	-
INT TAKE-OFF B	2320	2440	2320	-
12	778	778	778	714
30	750	750	750	652
NOTE/REMARKS	<p>1) Gli INT TAKE-OFF EA, G e A sono utilizzabili soltanto su richiesta del pilota o su richiesta della TWR previo benessere del pilota/INT TAKE-OFF EA, G and A are usable only on pilot's request or on TWR's request, previous pilot's agreement</p> <p>2) L' INT TAKE-OFF B è utilizzabile soltanto a discrezione ATC previo benessere del pilota/INT TAKE-OFF B usable only at ATC discretion previous pilot's agreement</p> <p>3) RWY 12: La TORA ha inizio dallo Start Point, identificato dalla "demarcation bar" gialla tratteggiata e arretrato di 64 m rispetto alla RWY THR 12/TORA beginning from the Starting Point, identified by yellow dashed demarcation bar marking, at 64 m before RWY THR 12</p> <p>4) RWY 30: La TORA ha inizio dallo Start Point, identificato dalla "demarcation bar" gialla tratteggiata e arretrata di 98 m rispetto alla RWY THR 30/TORA beginning from the Starting Point, identified by yellow dashed demarcation bar marking, at 98 m before RWY THR 30</p>			

14 | LUCI DI AVVICINAMENTO E LUCI PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY ID	AVVICINAMENTO APPROACH			THR	VASIS	PAPI	MEHT (M)	TDZ
	Tipo Type	Lunghezza Length (M)	Intensità Intensity	Colore Colour				Lunghezza Length (M)
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5
10	SALS	420	LIH	THR + wing bars G	NIL	3.5° wing bars entrambi i lati/both sides	19.6	NIL
28	CAT I CAT III	900 900	LIH LIH	THR + wing bars G	NIL	3° wing bars entrambi i lati/both sides	23.6	900
12	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
30	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	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
10	1755 600 300	15 15 15	W W/R R	LIH LIH LIH	219 2055 600	60 60 60	R W Y	LIH LIH LIH
28	1841 600 300	15 15 15	W W/R R	LIH LIH LIH	133 2141 600	60 60 60	R W Y	LIH LIH LIH
12	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
30	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

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

15 ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari Coordinate ABN: 45°39'46"N 009°42'48"E Caratteristiche: ABN rotante a luci bianco/verde alternate Orario: HN+/-30	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation ABN Coordinates: 45°39'46"N 009°42'48"E Characteristics: ABN revolving white/green alternating light Hours: HN+/-30
2	Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI: NIL Anemometri: 1) 306 m dopo THR RWY 28, 210 m a destra RCL 2) 14 m prima di THR RWY 10, 120 m a destra RCL	LDI location and lights Anemometer location and lights LDI: NIL Anemometers: 1) 306 m after THR RWY 28, 210 m right side RCL 2) 14 m before THR RWY 10, 120 m right side RCL
3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY Luci di asse spaziate di 7.5 m nei segmenti curvilinei e di 15 m nei segmenti rettilinei e catarifrangenti di bordo presenti su tutte le vie di rullaggio eccetto H, J e K. Lo stato di accensione delle luci di asse delle vie di rullaggio A, B, EA, EB, G (con esclusione del segmento interno al piazzale Nord), W e T è monitorato attraverso un sistema automatico.	TWY edge and centre line lighting Centre line lights spaced 7.5 m on curved segments or 15 m on straight segments and retro-reflective edge markers on all TWY except H, J and K. The lighting status of centre line lights of taxiways A, B, EA, EB, G (excluded the part within the North apron), W and T is monitored by an automatic system.
4	Alimentatore secondario/Tempo di intervento UPS e gruppi elettrogeni con tempi di intervento inferiori a 1 secondo	Secondary power supply/Switch over time UPS and emergency power units with activation time less than 1 second
5	Note NIL	Remarks NIL

16 AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI HELICOPTERS LANDING AREA

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

17 SPAZIO AEREO ATS	ATS 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
Bergamo Orio al Serio ATZ Cerchio di raggio/Circle of radius 3.0 NM centrato su/centred on: 45°40'25"N 009°41'42"E	2000 FT AMSL	D	Orio TWR EN / IT	6000 FT	1) WI Bergamo 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'

18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE ATS	ATS 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 MHZ	H24	NIL
APP	Milano Radar	126.300 MHZ	H24	NIL
APP	Milano Radar	126.750 MHZ	H24	NIL
TWR	Orio GND	120.505 MHZ	H24	1) HR: 0000-0400 (2300-0300) a discrezione ATC/ATC discretion 2) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing
TWR	Orio GND	134.105 MHZ	H24	1) A discrezione ATC/ATC discretion 2) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing
TWR	Orio TWR	125.875 MHZ	H24	NIL
TWR	Orio TWR	134.105 MHZ	H24	1) A discrezione ATC/ATC discretion 2) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing
ATIS	Bergamo ATIS information	118.540 MHZ	H24	1) Bergamo ATIS emette informazioni aggiornate in tempo reale/Bergamo ATIS broadcast message issues real time updated information 2) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing

19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATTERRAGGIO	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
DVOR/DME (3° E-2022.0)	BRL	111.05 MHZ CH 47Y	DVOR H24 DME H24	DVOR 45°40'23.0"N 009°40'54.1"E DME 45°40'23.3"N 009°40'53.6"E	246 M AMSL	60 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 060°/100° MRA 8000 FT 100°/300° MRA 6000 FT 300°/060° MRA 12000 FT	1) VOR MAINT: Primo MON di OCT / First MON of OCT: 0730-0900 (0630-0800) 2) DME MAINT: Primo MON di APR e OCT/ First MON of APR and OCT: 0730-0900 (0630-0800)
L	COD	400.50 KHZ	H24	45°13'34.6"N 009°32'28.3"E	NIL	25 NM limitazioni a/limitations at 15 NM 160°/220° MRA 5000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 200°/160° MRA 5000 FT	1) MAINT: Secondo TUE di ogni mese/second TUE each month 0930-1030 (0830-0930)
VOR/DME (3° E-2020.0)	GEN	112.80 MHZ CH 75X	VOR H24 DME H24	VOR 44°25'28.0"N 009°04'56.4"E DME 44°25'28.0"N 009°04'57.2"E	893 M AMSL	60 NM/45000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/090° MRA 11000 FT 090°/145° MRA 8000 FT 145°/240° MRA 5000 FT 240°/360° MRA 8000 FT	1) MAINT: Terzo THU di ogni mese / third THU each month: 0930-1030 (0830-0930)
ILS RWY 28 LOC CAT IIIIB (1° E-2005.0)	IBRM	108.70 MHZ	H24	45°40'17.6"N 009°41'13.2"E	NIL	limitazioni oltre/limitations beyond 17 NM MRA 6000 FT	1) Fascio posteriore non utilizzabile/ back beam not usable

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
DME-P	IBRM	CH 24X	H24	45°40'00.2"N 009°43'14.4"E	237 M AMSL	25 NM/10000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 060°/100° MRA 9000 FT 100°/120° MRA 4000 FT 120°/270° MRA 2000 FT 270°/300° MRA 6000 FT 300°/060° MRA 12000 FT	NIL
GP	-	330.50 MHZ	H24	45°39'59.3"N 009°43'14.1"E	NIL	limitazioni a/limitations at 10 NM MRA 2500 FT	Slope 3° RDH: 17.50 M
MM	-	75.00 MHZ	H24	45°39'41.3"N 009°44'16.9"E	NIL	NIL	NIL
VOR/DME (1° E-2005.0)	MMP	113.35 MHZ CH 80Y	VOR H24 DME H24	VOR 45°38'26.8"N 008°44'05.4"E DME 45°38'27.1"N 008°44'06.0"E	233 M AMSL	80 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 020°/070° MRA 6000 FT 070°/140° MRA 4000 FT 140°/240° MRA 2000 FT 240°/280° MRA 4000 FT 280°/020° MRA 8000 FT	1) Secondo MON di ogni mese / Second MON each month: 2000-2200 (1900- 2100)
VOR/DME (3° E-2020.0)	SRN	113.70 MHZ CH 84X	VOR H24 DME H24	VOR 45°38'45.5"N 009°01'17.7"E DME 45°38'45.4"N 009°01'17.1"E	240 M AMSL	100 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/070° MRA 13000 FT 070°/090° MRA 10000 FT 090°/260° MRA 4000 FT 260°/360° MRA 12000 FT	1) MAINT: Secondo THU di ogni mese / Second THU each month: 0830-1130 (0730- 1030)
NDB	SRN	330.00 KHZ	H24	45°38'48.5"N 009°01'22.3"E	NIL	25 NM Limitazioni/limitations: 130°/250° MRA 5000 FT 250°/130° MRA 13000 FT	1) MAINT: Secondo WED di ogni mese / second WED each month: 0900-1130 (0800- 1030)
VOR/DME (3° E-2020.0)	TZO	117.25 MHZ CH 119Y	VOR H24 DME H24	VOR 45°33'33.2"N 009°30'25.2"E DME 45°33'33.5"N 009°30'25.6"E	160 M AMSL	60 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 020°/050° MRA 12000 FT 050°/080° MRA 10000 FT 080°/100° MRA 5000 FT 100°/250° MRA 4000 FT 250°/320° MRA 6000 FT 320°/020° MRA 14000 FT	1) MAINT: Quarto THU di ogni mese / fourth THU each month: 0830- 1130 (0730-1030)
NDB	TZO	345.00 KHZ	H24	45°33'30.5"N 009°30'33.5"E	NIL	50 NM limitazioni a/limitations at 50 NM 050°/080° MRA 13000 FT 080°/100° MRA 11000 FT 100°/160° MRA 3000 FT 160°/200° MRA 6000 FT 200°/270° MRA 3000 FT 270°/290° MRA 5000 FT 290°/300° MRA 8000 FT 300°/050° MRA 14000 FT	1) MAINT: Quarto WED di / fourth WED of MAY e/and NOV: 0830- 1100 (0800-1000)
VOR/DME (3° E-2020.0)	VOG	110.45 MHZ CH 41Y	VOR H24 DME H24	VOR 44°57'52.5"N 008°58'12.7"E DME 44°57'52.1"N 008°58'12.7"E	114 M AMSL	40 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 040°/080° MRA 5000 FT 080°/100° MRA 9000 FT 100°/170° MRA 11000 FT 170°/230° MRA 8000 FT 230°/250° MRA 6000 FT 250°/040° MRA 4000 FT	1) MAINT: Quarto TUE di ogni mese / fourth TUE each month: 0830- 1130 (0730-1030)

20 REGOLAMENTI DEL TRAFFICO LOCALE

LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

1	Usò preferenziale delle piste 1) RWY 10/28: vedi tabella 21 - PROCEDURE ANTIRUMORE. 2) RWY 12/30: Gli aeromobili bimotore dovranno decollare dalla RWY 30 e atterrare sulla RWY 12 eccetto che per condizioni meteo sfavorevoli.	Runway preferential use 1) RWY 10/28: see Table 21 - NOISE ABATEMENT PROCEDURES. 2) RWY 12/30: Twin engine aircraft shall take off for RWY 30 and land on RWY 12 except for weather conditions.
2	Apron 2.1 Ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali L'ordinato movimento degli aeromobili sul piazzale è assicurato in collaborazione tra ENAV S.p.A. e il gestore aeroportuale in accordo alle disposizioni del Codice della Navigazione (Articolo 691bis e 705) con le seguenti modalità: 1) Orario di Servizio H24 2) Nominativo di chiamata e frequenza a) Orio Ground: 120.505 MHz b) Gestore aeroportuale (nominativo: Orio Charlie): 131.705 MHz 3) Area di applicazione	Apron 2.1 Orderly movement of aircraft on aprons The orderly movement of traffic 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: 1) Operational hours H24 2) Call sign and frequency a) Orio Ground: 120.505 MHz b) Aerodrome Operator (call sign: Orio Charlie): 131.705 MHz 3) Application area

<p>a) Piazzale Principale/Sud b) Piazzale Nord c) Piazzale Aeroclub</p> <p>NOTE (1) Vedi AIP AD2 LIME 2-7 (2) Il piazzale Aeroclub è soggetto a regolamentazione speciale (vedere seguente punto 7)</p> <p>4) Servizi forniti a) <u>Aeromobili in partenza:</u> - istruzioni per il push-back e/o rullaggio b) <u>Aeromobili in arrivo:</u> - istruzioni per il rullaggio - assegnazione parcheggi c) <u>Follow-me:</u> L'assistenza del Follow-me è obbligatoria sui piazzali Principale/Sud e Nord con valori di RVR inferiori a 400 m d) <u>Marshalling:</u> è assicurato per tutti gli aeromobili in da/per i piazzali Principale/Sud e Nord e) <u>Sull'aeroporto è implementato il servizio A-CDM (Airport Collaborative Decision Making), di cui al paragrafo 2.2 seguente</u></p> <p>5) Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali Principale/Sud e Nord Aeromobili in partenza: - dovranno ricevere il segnale "all clear" dallo staff di terra prima di richiedere a Orio Ground l'autorizzazione allo start-up; - riceveranno lo start-up soltanto dopo la comunicazione "AIRCRAFT READY" da parte del gestore aeroportuale all'ATC</p> <p>NOTA Lo stato di "AIRCRAFT READY" significa: (1) porte e stive sono chiuse; (2) aircraft Safe Area è libera da persone, mezzi, equipaggiamenti e ostacoli; (3) l'aeromobile è completamente pronto al rullaggio; (4) è stata consegnata all'handler la documentazione prevista; (5) rimorchio per il push-back connesso (nose-in stand).</p> <p>6) Movimentazione degli aeromobili sui piazzali a) Piazzale Principale/Sud: - <u>Self-manoeuving:</u> L'ingresso allo stand avviene direttamente dalla TWY T. L'uscita dallo stand avviene attraverso le Apron Taxilane K o J. - <u>Push-back/Power-back:</u> La manovra inizia sul piazzale e termina in area di manovra (TWY T). Prima di iniziare le operazioni, i piloti devono richiedere l'approvazione a Orio Ground. b) Piazzale Nord: - <u>Self-manoeuving:</u> L'ingresso allo stand avviene attraverso la TWY G e la Aircraft Stand Taxilane Y. L'uscita dallo stand avviene direttamente sulla TWY W.</p> <p>NOTA Gli aeromobili provenienti dalla Aircraft Stand Taxilane H e dall'hangar Ryanair 2 devono procedere su TWY G. - <u>Push-back/Power-back:</u> La manovra è eseguita sotto la responsabilità del pilota o e degli operatori di handling.</p> <p>7) Piazzali a regolamentazione speciale <u>Piazzale Aeroclub</u> a) Il piazzale non è in vista della torre di controllo; b) Sul piazzale è consentito un solo movimento per volta, gli aeromobili in arrivo hanno normalmente la priorità su quelli in partenza; c) I piloti degli aeromobili in partenza devono richiedere a Orio TWR l'autorizzazione a muovere dalla posizione di parcheggio quando pronti a rullare con i motori accesi; d) I piloti degli aeromobili in arrivo devono riportare a Orio TWR il raggiungimento della posizione di parcheggio prima di spegnere i motori.</p> <p>2.2 Procedure di partenza A-CDM 1) Introduzione La procedura Airport CDM coordina il processo di Turn-Round, è incorporata nella gestione europea ATFCM (Air Traffic Flow and Capacity Management) ed inizia a EOBT -3HR. 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 'pronto a muovere'. 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.</p>	<p>a) Main/South Apron b) North Apron c) Flying Club Apron</p> <p>REMARKS (1) See AIP AD2 LIME 2-7 (2) Flying Club Apron is subject to special regulation (see following point 7)</p> <p>4) Services provided a) <u>Departing aircraft:</u> - push-back and/or taxiing instructions b) <u>Arriving aircraft:</u> - taxiing instructions - stand allocations c) <u>Follow-me:</u> Follow-me assistance is mandatory on Main/South and North apron with RVR less than 400 m d) <u>Marshalling:</u> it is assured for all aircraft from/to Main/South apron and North apron e) <u>A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) service provided at airport, see following paragraph 2.2</u></p> <p>5) Limitations/regulations on Main/South and North aprons Departing aircraft: - shall receive the signal "all clear" from ground staff before requesting start-up clearance to Orio Ground; - start-up will be provided only after ATC has received "AIRCRAFT READY" communication by Aerodrome Operator</p> <p>REMARK "AIRCRAFT READY" status means: (1) aircraft doors and holds are closed; (2) aircraft Safe Area clear from vehicles, equipment, obstacles and ground personnel; (3) aircraft fully ready for taxi; (4) compulsory documentation provided to handler; (5) push-back tractor connected (nose-in stand).</p> <p>6) Aircraft movement on aprons a) Main/South apron: - <u>Self-manoeuving:</u> Stand entrance takes place directly from TWY T. Stand exit through Apron Taxilane K or J. - <u>Push-back/Power-back:</u> The manoeuvre starts on the apron and ends on the manoeuvring area (TWY T). Before starting operations, pilots must request approval to Orio Ground. b) North Apron: - <u>Self-manoeuving:</u> Stand entrance takes place through TWY G then Aircraft Stand Taxilane Y. Stand exit directly on TWY W.</p> <p>REMARK Aircraft coming from Aircraft Stand Taxilane H and hangar Ryanair 2 shall proceed to TWY G. - <u>Push-back/Power-back:</u> The manoeuvre is performed under pilot and handling operators responsibility.</p> <p>7) Apron subject to special regulation <u>Flying Club apron</u> a) Apron is not in sight by control tower; b) Only one aircraft movement at a time is allowed, arriving aircraft will normally have taxiing priority over departing aircraft; c) Pilots of departing aircraft shall request to Orio TWR the permission to move from the parking position when ready to taxi with engines running; d) Pilots of arriving aircraft shall report to Orio TWR the arrival at the parking position before engine shut down.</p> <p>2.2 A-CDM departure procedures 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 -3HR and is applied to all the operations until Take-Off. 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 to move'. 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.</p>
---	---

2) Milestones**a) EOBT -3HR**

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 pre-partenza e sarà presentato un allarme sulla piattaforma A-CDM locale. AO/GH dovrà intraprendere le opportune azioni per risolvere gli alert al più presto.

I voli di Aviazione Generale devono rispettare il SOBT assegnato dal PPR (vedi item 20, box 6).

b) EOBT -2HR

TOBT and TTOT sono aggiornati in accordo con lo stato del volo e le norme A-CDM locali.

Un messaggio T-DPI-t contenente il TTOT del volo in partenza verrà inviato a NMOC.

In caso di discrepanza di più di 15' tra EOBT e TOBT, AO/GH deve inviare un messaggio DLA.

c) EOBT -40'

La piattaforma A-CDM di ENAV genera un TSAT sulla base dell'ultimo TOBT confermato.

AO/GH è responsabile della conferma del TOBT a EOBT-40'. Il FPL deve essere aggiornato da AO/GH se l'EOBT non è coerente con il TOBT.

Il TOBT deve essere compreso nella finestra EOBT -10'/+15'.

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.

Una volta confermato il TOBT, AO/GH è responsabile della sua precisione e deve tempestivamente aggiornarlo per ogni variazione.

d) ARDT (Actual Ready Time)

L'agente di rampa comunicherà il TOBT e il TSAT al pilota.

I piloti devono richiedere l'autorizzazione al 'READY' contattando Orio Charlie entro TOBT +/-5'.

I voli in partenza devono essere 'pronti a muovere' al TOBT, tuttavia ARDT può essere inserito fino a TOBT+5'.

Se il volo non è 'READY' a TOBT+5' il TOBT sarà automaticamente cancellato e verrà inviato a NMOC un messaggio C-DPI. Un nuovo TOBT deve essere inserito entro 5' altrimenti verrà emesso un FLS con il commento "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT" (es. TOBT 1000, no ARDT entro 1005, no aggiornamento TOBT: FLS a 1010).

Per de-sospendere il volo sarà necessario inviare un DLA/CHG ed inserire un nuovo TOBT.

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: i piloti faranno monitor su 'Orio Ground' che li contatterà in caso di miglioramenti del CTOT.

L'invio di REA non è necessario in quanto automaticamente inviato alla ricezione di ARDT.

e) ASAT e AOBT

Una volta ottenuto l'ARDT i piloti dovranno contattare Orio Ground entro TSAT +/-5' per ottenere l'approvazione della messa in moto.

L'ATC approverà la messa in moto e fornirà l'ATC clearance entro TSAT+5' o ARDT+5', quale dei due successivo in condizioni di traffico normale.

Le istruzioni per push-back e taxi saranno emesse sulla frequenza Orio Ground.

Il push-back:

- deve essere richiesto entro 3' dalla messa in moto (ASAT);
- deve iniziare entro 2' dall'approvazione.

Il taxi deve iniziare entro:

- 2' dall'istruzione al rullaggio emessa;
- 5' da ASAT.

I piloti non in grado di adempiere a tali richieste, o per i casi di rientro allo stand, devono:

- informare Orio Ground, fornendo un nuovo stimato. Il volo sarà rimosso dalla sequenza di partenza e sarà inviato al NMOC un C-DPI che ne causerà la sospensione;
- ricontattare AO/GH per inserire un nuovo TOBT (vedi punto 4);
- ricominciare il processo dal precedente punto d) e monitorare Orio Ground.

Ad AOBT - Actual Off-Block Time - verrà inviato a NMOC un messaggio con TTOT aggiornato.

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 in partenza si raccomanda di richiedere il de-icing al più tardi a EOBT-40' per generare un corretto TSAT.

A seguito della richiesta, AO/GH aggiornerà il TOBT sulla piattaforma A-CDM di scalo coerentemente alle operazioni de-icing svolte.

4) TOBT: regole e responsabilità**2) Milestones****a) EOBT -3HR**

ATC flight plan 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 pre-departure 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 item 20, box 6).

b) EOBT -2HR

TOBT and TTOT are updated in accordance with the flight status and local A-CDM rules.

A T-DPI-t message will be sent to NMOC containing the TTOT related to departure flight.

In case of discrepancy of more than 15' between EOBT and TOBT, AO/GH should send a DLA message.

c) EOBT -40'

ENAV A-CDM platform will issue a TSAT based on the last confirmed TOBT.

AO/GH is responsible to confirm TOBT at EOBT -40' or update FPL if EOBT is not consistent with TOBT.

TOBT must be coherent with EOBT, according to the window -10'/+15'.

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.

Once the TOBT has been issued, AO/GH are responsible for its accuracy and it should be promptly updated for any changes.

d) ARDT (Actual Ready Time)

The ramp agent will provide TOBT and TSAT to the pilot.

Pilots shall request "READY" status via Orio Charlie within TOBT +/-5'.

Departing flights should be 'ready to move' at TOBT, but ARDT can be granted until TOBT+5'.

If the aircraft is not 'READY' by TOBT+5', TOBT will be automatically deleted by A-CDM platform. A new TOBT must be inserted in the platform within 5' otherwise a flight suspension message - FLS with the comment "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT" - will be triggered (e.g. TOBT 1000, no ARDT within 1005, no TOBT update FLS at 1010).

To de-suspend the flight a DLA/CHG message has to be sent and a new TOBT must be inserted.

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: pilots will monitor 'Orio Ground' and will be updated in case of CTOT improvement.

There's no need to send REA message to get CTOT improvement as A-CDM platform triggers an automatic REA message upon the reception of ARDT message.

e) ASAT and AOBT

Once the ARDT has been obtained, pilots shall contact Orio Ground within TSAT +/-5' to obtain start up approval.

ATC will approve start up and en-route clearance according to the current TSAT and within TSAT+5' or ARDT+5', whichever is later in normal conditions.

Push-back and taxi instructions will be issued on Orio Ground frequency.

Push-back:

- must be requested within 3' from start up clearance (ASAT);

- must start within 2' from approval.

Taxi must start within:

- 2' from taxi clearance;
- 5' from ASAT.

Pilots unable to comply, or for cases of return to stand, must:

- inform Orio Ground, providing a new estimate time for readiness. Flight will be removed from pre-departure sequence and a C-DPI message will be sent to NMOC to suspend the flight;
- contact again AO/GH to insert a new TOBT (see point 4);
- start over the process from previous point d) and monitor Orio Ground.

At AOBT - Actual Off-Block Time - a message will be sent to NMOC containing last TTOT.

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 process has on the pre-departure sequence it is highly advised to request aircraft de-icing at the latest at EOBT -40' to issue a correct TSAT.

After the request, AO/GH will update TOBT on A-CDM platform to be coherent with de-icing operations in progress.

4) TOBT: rules and responsibilities

<p>Responsabilità per TOBT AO/GH è responsabile della correttezza, aggiornamento e della coerenza del TOBT. AO/GH deve notificare gli MTTT/RTTT e loro variazioni per ogni tipo di aeromobile operativo a SACBO, attraverso e-mail al seguente indirizzo: acdmlime@sacbo.it</p> <p>Correzione/Cancellazione del TOBT Se il TOBT viene modificato il nuovo orario deve essere almeno 3' successivo all'orario attuale di inserimento. Se il TOBT non può essere rispettato deve essere aggiornato o cancellato il prima possibile.</p> <p>Inserimento TOBT Il TOBT può essere inserito sulla piattaforma A-CDM SACBO disponibile per tutti gli utenti accreditati attraverso una piattaforma web o una app mobile. Le richieste di accreditamento alla piattaforma A-CDM possono essere richieste inviando un'email acdmlime@sacbo.it</p> <p>5) Sospensione della procedura A-CDM In caso di avarie dei sistemi A-CDM la procedura sarà sospesa e:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in ATIS sarà inserito il messaggio 'A-CDM out of service'; - AO/GH saranno informati dal Gestore Aeroportuale SACBO; - 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 'PROCEDURE DI PARTENZA NON A-CDM' (vedi sotto). <p>6) PROCEDURE DI PARTENZA NON A-CDM - Avarie o sospensioni Quando 'pronti a muovere' in accordo all'EOBT, GH informa i piloti per contattare il Gestore aeroportuale sulla frequenza 'Orio Charlie' per ottenere lo stato di 'READY'. I piloti contatteranno L'ATC che 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.</p> <p>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 obiettivo (target) di atterraggio e di decollo molto accurati. I target di decollo locali consentono un'allocazione più efficiente dei CTOT. I messaggi utilizzati sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flight Update Message (FUM) - Early Departure Planning Information Message (E-DPI) - Target Departure Planning Information Message (T-DPI) - ATC Departure Planning Information Message (A-DPI) - Cancel DPI (C-DPI) <p>Le normali procedure di coordinamento con NMOC continuano ad essere valide.</p> <p>8) Contatti email ENAV: acdm.lime@enav.it SACBO: acdmlime@sacbo.it</p> <p>2.3 Utilizzo della spinta minima sulle aree di piazzale I piloti degli aeromobili che operano sulle vie di rullaggio di piazzale J o K e sulle vie di accesso alle piazzole H o Y devono impiegare la minima spinta necessaria al fine minimizzare gli effetti del jet blast sulle aree di piazzale.</p>	<p>TOBT responsibility AO/GH is responsible of correct update and coherence of TOBT. AO/GH must notify the MTTT/RTTT and subsequent changes for each aircraft type to SACBO, via e-mail at the following address: acdmlime@sacbo.it</p> <p>TOBT Correction/Deletion If TOBT is changed the new TOBT must be at least 3' later than the present time. If TOBT can no longer be met it must be updated or cancelled as soon as possible.</p> <p>TOBT input TOBT can be put into SACBO A-CDM platform available for all registered users through a web platform or mobile app.</p> <p>An account to access A-CDM platform can be obtained via acdmlime@sacbo.it</p> <p>5) A-CDM procedure suspension In case of A-CDM system failure the procedure will be suspended and:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 'A-CDM out of service" will be announced via ATIS; - AO/GH will be informed by Aerodrome Operator SACBO; - 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). <p>6) NON A-CDM DEPARTURE PROCEDURES - Failure or suspension When 'ready to move' according to the EOBT, GH informs pilots to contact Aerodrome Operator on frequency 'Orio Charlie' to get the 'READY' status. Pilots will contact ATC that will manage departure sequence according to "first ready, first served" principle and EOBT and CTOT tolerances as specified in AIP ENR 1.</p> <p>7) Coordination with 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 (target) 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flight Update Message (FUM) - Early Departure Planning Information Message (E-DPI) - Target Departure Planning Information Message (T-DPI) - ATC Departure Planning Information Message (A-DPI) - Cancel DPI (C-DPI) <p>The basic NMOC procedures continue to be applied.</p> <p>8) Email contacts ENAV: acdm.lime@enav.it SACBO: acdmlime@sacbo.it</p> <p>2.3 Use of minimum thrust on apron areas Pilots of aircraft taxing on apron taxiways J or K and on aircraft stand taxilanes H or Y are requested to use minimum thrust to minimize jet blast effect on apron areas.</p>
<p>3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio RWY 10/28</p> <p>1) TWY A utilizzabile come segue (rif. Certificazione Aeroportuale EASA: SC.LIME.001): è sempre vietata la presenza di aeromobili a prescindere dal codice di appartenenza mentre sono in corso le operazioni di decollo e atterraggio per RWY 10 e durante le operazioni di LVP. E' sempre proibita la presenza di aeromobili di codice D ed E mentre sono in corso le operazioni di atterraggio RWY 28 Durante l'avvicinamento RWY 28: E' consentita la presenza di due aeromobili aventi dimensioni uguali o inferiori a quelle del codice ICAO C sulla TWY A o al punto attesa A purché si verifichino le seguenti condizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) visibilità uguale o maggiore di 1500 m b) base delle nubi uguale o maggiore di 500 ft <p>E' consentita la presenza di un solo aeromobile con dimensioni uguali o inferiori a quelle del codice ICAO C con visibilità inferiore a 1500 m e/o base delle nubi inferiore a 500 ft, ma con condizioni meteorologiche di tipo CAT I</p> <p>2) TWY B è utilizzabile come segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) in uscita dalla pista dagli aeromobili provenienti dalla RWY THR 10 senza limitazioni b) in uscita dalla pista dagli aeromobili provenienti dalla RWY THR 28 in direzione del Main/South Apron con orario HJ -/+30 e con visibilità uguale o superiore a 1500 m c) in entrata in pista dagli aeromobili diretti alla RWY THR 10 H24 senza limitazioni d) in entrata in pista dagli aeromobili diretti alla RWY THR 28 con orario HJ -/+30 e con visibilità uguale o superiore a 1500 m 	<p>Special rules for taxiway use RWY 10/28</p> <p>1) TWY A available as follows (ref. EASA Aerodrome Certification: SC.LIME.001): it is always forbidden the presence of any code aircraft while take off and landing for RWY 10 are being performed and during LVP operations. It is always forbidden the presence of aircraft code D and E while landing for RWY 28 are being performed.</p> <p>During approach on RWY 28: It is allowed the presence of two aircraft up to ICAO code C along TWY A or at the holding point A subject to the following conditions:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) visibility equal to or greater than 1500 m b) cloud base equal to or greater than 500 ft <p>It is allowed the presence of only one aircraft up to ICAO code C with visibility less than 1500 m and/or cloud base less than 500 ft, but within the CAT I conditions</p> <p>2) TWY B available as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) exit from RWY allowed to aircraft coming from RWY THR 10 without limitation b) exit from RWY allowed to aircraft coming from RWY THR 28 with direction to Main/South Apron HJ -/+30 and with visibility equal to or greater than 1500 m c) entering into the RWY allowed to aircraft with direction to RWY THR 10 H24 without limitations d) entering into the RWY allowed to aircraft with direction to RWY THR 28 HJ -/+30 with visibility equal to or greater than 1500 m

<p>3) TWY C è utilizzabile come segue:</p> <p>a) in uscita dalla pista dagli aeromobili provenienti dalla RWY THR 10 e dalla TWY F, H24. In uscita dalla RWY THR 28 dagli aeromobili con dimensioni uguali o inferiori a quelle del codice ICAO C, HJ -/+30 e con visibilità uguale o maggiore di 1500 m</p> <p>b) in entrata in pista solo dagli aeromobili con dimensioni uguali o inferiori a quelle del codice ICAO C diretti alla RWY THR 28 con orario HJ -/+30 e con visibilità uguale o superiore a 1500 m</p> <p>c) in entrata in pista dagli aeromobili diretti alla RWY THR 10 con orario HJ -/+30 e con visibilità uguale o maggiore di 1500 m</p> <p>d) in entrata in pista dagli aeromobili diretti alla TWY F H24 con visibilità uguale o maggiore di 1500 m</p> <p>4) TWY D è utilizzabile come segue:</p> <p>a) in uscita dalla pista dagli aeromobili provenienti dalla RWY THR 28 and TWY F, H24</p> <p>b) in entrata in pista dagli aeromobili diretti alla TWY F, H24 con visibilità uguale o superiore a 1500 m</p> <p>c) in entrata in pista dagli aeromobili diretti alla RWY THR 28 con orario HJ -/+30 con visibilità uguale o superiore a 1500 m</p> <p>5) TWY EA è utilizzabile H24 come segue:</p> <p>a) in entrata e in uscita dagli aeromobili con dimensioni uguali o inferiori a quelle del codice ICAO C, senza limitazioni</p> <p>b) in entrata e in uscita dagli aeromobili con dimensioni pari a quelle dei codici ICAO D ed E in assenza di aeromobili con dimensioni pari a quelle dei codici ICAO D o E sulla TWY EB</p> <p>6) TWY EB è utilizzabile H24 come segue:</p> <p>a) in entrata e in uscita dalla pista senza limitazioni dagli aeromobili con dimensioni uguali o inferiori a quelle del codice ICAO C</p> <p>b) in entrata e in uscita dalla pista dagli aeromobili con dimensioni pari a quelle dei codici ICAO D ed E in assenza di aeromobili con dimensioni pari a quelle dei codici ICAO D o E sulla TWY EA</p> <p>7) TWY F è utilizzabile come segue:</p> <p>a) in uscita dalla pista dagli aeromobili provenienti dalla RWY THR 28, TWY C or D, H24</p> <p>b) in entrata in pista dagli aeromobili diretti alla TWY C o D con visibilità uguale o superiore a 1500 m, H24</p> <p>c) in entrata in pista dagli aeromobili diretti alla RWY THR 28 e con visibilità uguale o superiore a 1500 m, con orario HJ -/+30</p> <p>8) TWY G è utilizzabile H24, in entrata e in uscita senza limitazioni</p> <p>9) TWY T è utilizzabile H24 come segue: dopo il rilascio del pushback l'equipaggio dovrà accertarsi che l'intera area sia libera da persone e cose ricevendo l'apposito segnale di pollice in alto dallo staff a terra, prima di richiedere l'autorizzazione al rullaggio</p> <p>10) TWY W è utilizzabile H24 senza limitazioni</p> <p>11) La posizione di attesa T1 deve essere sempre utilizzata dagli aeromobili di dimensioni pari a quelle di codice ICAO D ed E e da tutti gli altri aeromobili durante le operazioni LVP</p> <p>12) Le posizioni di attesa EA2 ed EB2 devono essere sempre utilizzate da tutti gli aeromobili durante le operazioni LVP e durante le operazioni di avvicinamento strumentale e atterraggio per pista 10</p>	<p>3) TWY C available as follows:</p> <p>a) exit from RWY allowed to aircraft coming from RWY THR 10 and TWY F, H24. Exit from RWY THR 28 allowed to aircraft up to ICAO code C, HJ -/+30 and with visibility equal to or greater than 1500 m</p> <p>b) entering into RWY with direction to RWY THR 28 allowed only to aircraft up to ICAO code C, HJ -/+30 with visibility equal to or greater than 1500 m</p> <p>c) entering into RWY with direction RWY THR 10 allowed HJ -/+30 with visibility equal to or greater than 1500 m</p> <p>d) entering into RWY with direction TWY F allowed H24 with visibility equal to or greater than 1500 m</p> <p>4) TWY D available as follows:</p> <p>a) exit from RWY to aircraft coming from RWY THR 28 and TWY F allowed H24</p> <p>b) entering into the RWY allowed H24 to aircraft with direction TWY F with visibility equal to or greater than 1500 m</p> <p>c) entering into the RWY allowed to aircraft with direction RWY THR 28 HJ -/+30 with visibility equal to or greater than 1500 m</p> <p>5) TWY EA available H24 as follows:</p> <p>a) entry and exit for aircraft up to ICAO code C with no restrictions</p> <p>b) entry and exit for aircraft ICAO codes D and E subject to absence of aircraft ICAO codes D or E on TWY EB</p> <p>6) TWY EB available H24 as follows:</p> <p>a) entry and exit for aircraft up to ICAO code C with no restrictions</p> <p>b) entry and exit for aircraft ICAO codes D and E subject to absence of aircraft ICAO codes D or E on TWY EA</p> <p>7) TWY F available as follows:</p> <p>a) exit from RWY for aircraft coming from RWY THR 28, TWY C or D allowed H24</p> <p>b) entering into RWY allowed H24 with visibility equal or greater than 1500 m and with direction TWY C or D</p> <p>c) entering into RWY allowed HJ -/+30 with visibility equal to or greater than 1500 m and with direction RWY THR 28</p> <p>8) TWY G available H24, entry and exit without limitations</p> <p>9) TWY T available H24 as follows: after the pushback release, crew will make sure that the whole area is clear from equipment and people by receiving signal thumb up from the ground staff, before requesting taxi clearance</p> <p>10) TWY W available H24 without limitations</p> <p>11) Holding position T1 must always be used by ICAO codes D and E aircraft and by all other aircraft during LVP operations</p> <p>12) Holding positions EA2 and EB2 must always be used by all aircraft during LVP operations and RWY 10 instrument approaches and landings</p>
<p>4) Procedure applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO)</p> <p>1) Criteri per l'attivazione delle LVP</p> <p>Le procedure di bassa visibilità (LVP) saranno applicate quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'RVR è uguale o inferiore a 550 m e/o - l'altezza della base delle nubi è inferiore a 200 ft in accordo al locale rapporto meteorologico e/o - il rapido deterioramento delle condizioni meteo ne raccomanda l'attivazione - i piloti saranno informati dell'attivazione delle LVP tramite trasmissione ATIS e/o RTF <p>NOTA</p> <p>In presenza di condizioni meteorologiche o operative anche con valori di base delle nubi e/o RVR superiori a quelli previsti, Orio TWR potrà procedere all'attivazione delle LVP se:</p> <p>(1) il rapporto di un pilota indica una situazione meteorologica non favorevole;</p> <p>(2) vi è un'esplicita richiesta del pilota di attivazione delle LVP o di condurre un avvicinamento in CAT II/III in situazioni di RVR/base delle nubi marginali (sono esclusi gli avvicinamenti richiesti per addestramento);</p> <p>Nelle condizioni riportate ai punti (1) e (2) - al fine di non penalizzare la sequenza di traffico - l'attivazione delle LVP può avvenire su richiesta del pilota anche per il singolo volo.</p> <p>Il messaggio "LVP in Progress" sarà comunicato dall'ATC in frequenza al solo volo interessato.</p> <p>2) Utilizzo delle piste</p> <p>Sono consentite operazioni in CAT II, CAT III A/B e LVTO per RWY 28.</p> <p>NOTA</p>	<p>Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO)</p> <p>1) Criteria for initiation of LVP</p> <p>Low Visibility Procedures (LVP) will be in force when:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RVR is equal or less than 550 m and/or - when cloud base height is below 200 ft according to the meteorological local report and/or - the rapid deterioration of weather conditions recommends so - pilots will be informed by ATIS and/or RTF when LVP are in force. <p>REMARK</p> <p>In the presence of meteorological or operational conditions, even with clouds and/or RVR values above the disciplined values, Orio TWR may activate the LVP if:</p> <p>(1) a pilot report indicates a bad weather condition;</p> <p>(2) there is an explicit pilot request to activate LVP or to perform a CAT II/III approach with marginal values of RVR/cloud base (except the approaches required for training);</p> <p>As reported in point (1) and (2) - in order to not penalize the traffic sequence - the activation of the LVP may also take place on pilot request for the specific flight.</p> <p>The message "LVP in Progress" will be communicated by ATC on frequency to the concerned flight only.</p> <p>2) Runway operations</p> <p>RWY 28 is approved for CAT II, CAT III A/B and LVTO operations.</p> <p>REMARK</p>

<p>Le partenze da RWY 10 durante le LVP saranno consentite esclusivamente per motivi meteorologici o in caso di limitate prestazioni degli aeromobili.</p> <p>3) Minimi operativi di aeroporto RVR non inferiore a 75m</p> <p>4) Attività di addestramento Gli avvicinamenti e gli atterraggi addestrativi in CAT II/III 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.</p> <p>5) Movimentazione al suolo (Ref. LVP Chart) In condizioni di scarsa visibilità è prevedibile una riduzione della capacità aeroportuale a causa delle restrizioni applicate alla movimentazione al suolo.</p> <p>a) Aeromobili in arrivo Gli aeromobili dovranno liberare la pista 28: - sulla via di rullaggio EA se diretti al piazzale principale/Sud - sulla via di rullaggio G se diretti al piazzale Nord</p> <p>b) Aeromobili in partenza Gli aeromobili dovranno accedere alla pista 28: - dalla via di rullaggio G se provenienti dal piazzale Nord - dalla via di rullaggio A se provenienti dal piazzale principale/Sud o dalla via di rullaggio T Con RVR inferiore a 400 m la corsa di decollo dovrà iniziare dalla INT TAKE-OFF A con TORA ridotta di 2741 m</p> <p>NOTA In caso di sole partenze per pista 10 (vedere NOTA precedente punto 1), gli aeromobili dovranno accedere: - dalla via di rullaggio G se provenienti dal piazzale Nord; - dalla via di rullaggio EB se provenienti dal piazzale Principale/Sud. Con RVR inferiore a 400 m la corsa di decollo dovrà iniziare dalla INT TAKE-OFF EA con TORA ridotta di 2655 m</p> <p>c) L'assistenza del follow-me è obbligatoria sul Piazzale Principale/Sud e Piazzale Nord con RVR inferiore a 400 m. d) Obblighi di riporto In condizioni di visibilità ridotta tutti i piloti devono riportare a Orio 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.</p> <p>6) Contingencies <u>Radar di Superficie (SMR) fuori servizio e/o Avaria Totale delle Stop Bar a servizio della pista.</u> 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 è sempre obbligatoria.</p> <p>7) Avaria radio sull'area di manovra Vedi tabella 20.8</p>	<p>Departures from RWY 10, when LVP are in force are allowed for meteorological reasons or increased aircraft performance needs.</p> <p>3) Aerodrome operating minima RVR not less than 75m</p> <p>4) Training activity Practice CAT II / III approaches and landings with RVR/cloud base values higher than those for LVP activation will be subject to traffic conditions in place or foreseen In order to guarantee ILS signal protection pilots shall request in advance to ATC the permission containing also the explicit indication that the request has training purposes.</p> <p>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.</p> <p>a) Arriving aircraft Landing aircraft shall vacate RWY 28 on: - TWY EA if directed to Main/South Apron - TWY G if directed to North Apron</p> <p>b) Departing aircraft Aircraft shall enter RWY 28: - via TWY G coming from North Apron - via TWY A coming from Main/south Apron or from TWY T With RVR below 400 m take off run must be started from INT TAKE-OFF A with reduced TORA of 2741 m</p> <p>REMARK In case of departure for RWY 10 only (see REMARK previous point 1), aircraft shall enter: - via TWY G coming from North Apron; - via TWY EB coming from Main/south Apron. With RVR below 400 m take off run must be started from INT TAKE-OFF EA with reduced TORA of 2655 m</p> <p>c) Follow-me assistance is mandatory on Main/South apron and on North apron with RVR less than 400 m. d) Mandatory reports In reduced visibility conditions all pilots shall report to Orio 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.</p> <p>6) Contingencies <u>Surface Movement Radar (SMR) out of service and/or total failure of Runway Stop Bars</u> 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 is always mandatory.</p> <p>7) Radio failure on the manoeuvring area See table 20.8</p>
<p>5) Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario Per assicurare l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario, se non diversamente istruiti dalla TWR di Orio:</p> <p>1) AEROMOBILI IN PARTENZA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 dell'ATC di allineamento senza ritardo. - la corsa di decollo dovrà iniziare non appena ricevuta l'autorizzazione al decollo. Se impossibilitati ad eseguire tale operazione, i piloti dovranno informare Orio TWR prima dell'allineamento. - in caso di neve, la corsa di decollo dovrà iniziare immediatamente dopo aver ricevuto l'autorizzazione ATC. Se l'aeromobile è impossibilitato ad adempiere all'autorizzazione, sarà istruito a liberare la pista di volo il più velocemente possibile. <p>2) AEROMOBILI IN ARRIVO non dovranno fermarsi prima di aver passato la segnaletica del punto attesa, inoltre se:</p> <p>a) in avvicinamento per RWY 28 devono preparare l'atterraggio per liberare la pista via TWY D se diretti all'Apron Sud o via TWY F se diretti all'Apron Nord;</p> <p>b) in avvicinamento per RWY 10 devono preparare l'atterraggio per liberare la pista via TWY B.</p> <p>Se non abile ad ottemperare a quanto richiesto il pilota lo comunicherà a Orio TWR al primo contatto.</p>	<p>Special operational practice for minimum RWY occupancy In order to guarantee minimum runway occupancy, unless otherwise instructed by Orio TWR:</p> <p>1) DEPARTING AIRCRAFT</p> <ul style="list-style-type: none"> - as far as possible, pre-flight checks shall be completed before line-up; other checks after lineup shall be carried out as quickly as possible. - departing aircraft shall comply with ATC clearance to line-up without any delay. - take-off run shall start immediately after take-off clearance. If unable to comply, pilots shall inform Orio TWR prior to lining-up. - in case of snow, take-off run shall start immediately after take-off clearance issued by ATC. Aircraft unable to comply will be instructed to vacate the RWY as soon as possible. <p>2) ARRIVING AIRCRAFT after vacating RWY, aircraft shall not stop before having passed the holding line signal, and if:</p> <p>a) approaching RWY 28 should prepare the landing to vacate the runway via TWY D if directed to Apron South or via TWY F if directed to Apron North;</p> <p>b) approaching RWY 10 should prepare the landing to vacate the runway via TWY B.</p> <p>Pilots unable to comply shall inform Orio TWR at first radio contact.</p>

<p>6 Restrizioni locali ai voli</p> <p>1) RWY 12/30</p> <p>a) Disponibile HJ -/+30 solo per voli Aeroclub diretti e provenienti dai paesi aderenti al trattato di Schengen e per i voli di manutenzione.</p> <p>b) Chiusa il lunedì salvo autorizzazione preventiva da richiedere alla SACBO con anticipo di 48 ore, tel + 39 035 326331.</p> <p>c) Sono consentiti i voli VFR di addestramento con velivoli ad un solo motore e con turbolenza di scia leggera.</p> <p>d) I piloti che operano sulla RWY 12/30 dovranno considerare che i dati riguardanti il vento, la visibilità e le nubi, forniti dall'ATC, sono quelli disponibili per le operazioni di LDG/TKOF per pista 10 o per pista 28, quale delle due sia in uso.</p> <p>2) RWY 10/28</p> <p>a) Sono vietati tutti i voli di addestramento condotti con velivoli civili non impiegati in pratiche di avvicinamenti ed atterraggi di CAT II/III (vedi Tabella 20, paragrafo 4, Punto 4) "Attività di addestramento").</p> <p>b) Sono vietati tutti i voli di addestramento condotti con elicotteri civili.</p> <p>c) In caso di dirottamenti sull'aeroporto di Bergamo, i voli commerciali saranno accettati con le seguenti priorità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voli di linea sull'aeroporto di Bergamo - Voli sull'aeroporto di Bergamo, pianificati con almeno 24 ore in anticipo e accettati dagli operatori aeroportuali - Altri voli secondo la disponibilità del piazzale <p>d) A causa della limitata disponibilità delle aree di parcheggio, i piloti dei servizi aerei non programmati e di aviazione generale (inclusi i voli aerotaxi e business con esclusione dei voli militari, di emergenza e di Stato) devono inoltrare al proprio handler di terra un "modulo PPR" con anticipo di almeno 24 ore rispetto all'ETA; il predetto "modulo PPR" è pubblicato e disponibile per il download al seguente indirizzo internet: https://www.milanbergamoairport.it/en/downloadppr</p>	<p>Local flight restrictions</p> <p>1) RWY 12/30</p> <p>a) Available HJ -/+30 only for Aeroclub flights from/to Schengen countries and maintenance flights.</p> <p>b) Monday closed except prior authorization 48 hours to SACBO tel + 39 035 326331.</p> <p>c) Training VFR flights allowed with single engine airplanes with light wake turbulence.</p> <p>d) Pilots operating on RWY 12/30 shall consider that wind, visibility and cloud data provided by ATC are those available for LDG/TKOF operations on RWY 10 or RWY 28, whichever is in use.</p> <p>2) RWY 10/28</p> <p>a) All civil airplanes training flights not related with CAT II/III practice approaches and landings (see Table 20, item 4, Point 4) 'Training activity') are forbidden.</p> <p>b) All civil helicopter training flights are forbidden.</p> <p>c) In case of diversions on Bergamo airport commercial flights will be accepted with the following priorities:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Scheduled flights on Bergamo airport - Flights on Bergamo airport planned at least 24 hours in advance and accepted by the airport operators - Other flights according to apron availability <p>d) Pilots of non-scheduled air services and general aviation (including business and air taxi flights except military, emergency and state flights) shall submit to the respective ground handler a 'PPR form' 24HR before ETA due to limited availability of parking areas. The 'PPR form' is posted and available on the following website: https://www.milanbergamoairport.it/en/downloadppr</p>
<p>7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale</p> <p>1) Nell'eventualità di dirottamenti sull'aeroporto di Bergamo/Orio al Serio, i voli dell'aviazione generale saranno accettati secondo la disponibilità dell'area designata.</p>	<p>Provisions for general aviation aircraft</p> <p>1) In case of diversions on Bergamo/Orio al Serio aerodrome, general aviation flights will be accepted according to the available capacity of the designated area.</p>
<p>8 Avaria radio sull'area di manovra</p> <p>Ogniquale volta un aeromobile che operi sull'area di manovra riscontri un'avaria delle comunicazioni, dovrà attenersi a quanto segue:</p> <p><u>Aeromobili in partenza:</u> continueranno rigorosamente sul percorso assegnato fino al limite dell'autorizzazione ricevuta in attesa dell'arrivo del follow-me per il parcheggio.</p> <p><u>Aeromobili in arrivo:</u> dovranno liberare la pista e l'area sensibile dell'ILS attraverso l'appropriata TWY e aspettare, sul primo segmento della stessa, l'arrivo del follow-me per il parcheggio.</p>	<p>Radio failure on the manoeuvring area</p> <p>Whenever an aircraft operating in the manoeuvring area experiences a communication failure, it shall comply with the following:</p> <p><u>Departing aircraft:</u> shall continue strictly on the assigned taxi route to their clearance limit and wait for the arrival of the follow-me vehicle in order to be guided back to the stand.</p> <p><u>Arriving aircraft:</u> shall vacate the runway and the ILS sensitive area via the appropriate TWY and wait on its first segment for the arrival of the follow-me vehicle in order to be guided to the stand.</p>

<p>21 PROCEDURE ANTIRUMORE</p>	<p>NOISE ABATEMENT PROCEDURES</p>
<p>1 Generalità</p> <p>1) Oltre a quanto riportato nella presente tabella, si rimanda alla descrizione delle procedure di INITIAL CLIMB, SID e STAR ed alla sezione ENR 1.5 per la normativa generale.</p> <p>2) Gli aeromobili che effettuano un avvicinamento a vista devono stabilizzarsi sull'ILS RWY 28 prima delle 5.3 NM BRM DME-P.</p>	<p>General</p> <p>1) 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.</p> <p>2) Aircraft performing visual approach are required to be established on the ILS RWY 28 before 5.3 NM BRM DME-P.</p>

<p>2 Uso delle piste</p> <p>1) Partenze</p> <p>a) Il traffico VFR in decollo dalla RWY 28 si atterra alla procedura di salita iniziale IFR mantenendo il casello autostradale quale riferimento visivo.</p> <p>b) Gli aeromobili certificati Annesso 16 ICAO Capitolo 2 non devono utilizzare l'aeroporto di Bergamo/Orio al Serio, tranne che per i voli emergenza. Per tali aeromobili il decollo è consentito solo dalla RWY 10. L'uso della RWY 28 sarà autorizzato in caso di avverse condizioni meteorologiche o per motivi di sicurezza.</p> <p>c) Qualsiasi partenza strumentale da RWY 28, tranne per motivi di sicurezza, deve essere eseguita in conformità alla procedura antirumore di partenza (NADP1) DOC 8168 ICAO come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sotto 800ft AAL: velocità di salita V2 più 10kt - ad 800ft AAL o sopra: eseguire la riduzione della spinta - tra 800ft AAL e 3000ft AAL: velocità di salita a V2 più 10 fino a 20kt, mantenere la riduzione della spinta e FLAP/SLAT in configurazione di decollo. <p>Se non si è in grado di ottemperare, presentare una procedura alternativa all'autorità locale per l'aviazione civile "ENAC - DA Bergamo" per l'approvazione.</p> <p>Il percorso di partenza sarà monitorato e il livello di rumore sarà misurato per ogni operazione.</p> <p>L'inosservanza sarà oggetto di indagine e potrebbe comportare sanzioni per il vettore.</p> <p>2) Arrivi NIL</p> <p>3) Restrizioni notturne</p> <p>Dalle 2200 alle 0500 (2100-0400) tutto il traffico con piano di volo IFR, sarà istruito a decollare da RWY 10. Sono ammesse le seguenti eccezioni:</p> <p>a) condizioni meteorologiche avverse che raccomandano l'uso della RWY 28:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Condizioni meteorologiche avverse sull'aeroporto di Bergamo e/o nei tratti iniziali e finali dei voli - Condizioni meteorologiche avverse nella TMA di Milano che generano ritardo al traffico pianificato in arrivo e partenza sull'aeroporto di Bergamo - Applicazione delle Procedure di bassa visibilità <p>b) ragioni di sicurezza operativa (su richiesta del pilota)</p> <p>c) motivi eccezionali che causano la revisione degli EOBT tra le 2200 e le 2300 (2100-2200)</p> <p>A garanzia dell'applicazione delle procedure antirumore, tra le 2200 e le 0500 (2100-0400), il traffico in arrivo può essere soggetto a ritardi in volo e il traffico in partenza può essere soggetto a ritardi nella messa in moto.</p> <p>NOTA La RWY 10 sarà utilizzabile sia per LDG che per TKOF HR 0500-0600 (0400-0500) eccetto che per condizioni meteorologiche o ragioni di sicurezza a causa delle procedure antirumore. L'orario può essere esteso alle 0610 (0510) per ragioni operative.</p>	<p>Use of RWY</p> <p>1) Departures</p> <p>a) VFR traffic taking off from RWY 28 shall follow the same IFR initial climb procedure with visual reference to the motorway toll gate.</p> <p>b) Aircraft certified ICAO Annex 16 Chapter 2 shall not use Bergamo/Orio al Serio aerodrome, except for emergency flights. Such aircraft are allowed to take off from RWY 10 only. The use of RWY 28 will be authorized in case of adverse meteorological conditions or for safety reasons.</p> <p>c) Any instrument RWY 28 departure, except for safety reasons, shall be performed in accordance to ICAO DOC 8168 Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP1) as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> - below 800ft AAL: climb speed V2 plus 10kt - at or above 800ft AAL: perform thrust reduction - between 800ft AAL and 3000ft AAL: climb speed at V2 plus 10 to 20kt, maintain thrust reduction and FLAP/SLAT in take-off configuration. <p>If unable to comply, submit alternative procedure to local Civil Aviation Authority 'ENAC - DA Bergamo' for approval. Departure path will be monitored and noise level will be measured for each operation. Non compliance will be subject to investigation and could cause sanction to ACFT operator.</p> <p>2) Arrivals NIL</p> <p>3) Night restrictions</p> <p>From 2200 till 0500 (2100-0400) all traffic, with IFR flight plan, shall be instructed to take off from RWY 10. The following exceptions are admitted:</p> <p>a) adverse weather conditions that recommend to use RWY 28:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adverse weather conditions over Bergamo airport and/or on the initial and final segment of the flights - Adverse weather conditions in Milan TMA causing delay for scheduled arrival and departing traffic from Bergamo airport - Application of low visibility procedures <p>b) safety reasons (on pilot's request)</p> <p>c) exceptional reasons causing the revision of EOBT between 2200-2300 (2100-2200)</p> <p>To guarantee the abidance of the noise abatement procedures, between 2200-0500 (2100-0400), arriving traffic may be subject to in flight delay and departing traffic may be subject to start-up delay.</p> <p>REMARK RWY 10 will be in use for both LDG and TKOF HR 0500-0600 (0400-0500) except for MET conditions or safety reasons due to noise abatement procedures. HR may be extended till 0610 (0510) due to operational reasons.</p>
<p>3 Restrizioni al suolo</p> <p>1) Spinta inversa</p> <p>L'uso dei reverse deve osservare quanto previsto in AIP-Italia ENR 1.5.</p> <p>2) APU</p> <p>L'uso dell'APU (Auxiliary Power Unit) è consentito a partire da 5 minuti prima dell'EOBT ma solo per la messa in moto; in casi eccezionali l'utilizzo dell'APU è consentito solo per il più breve tempo possibile.</p> <p>Se non è disponibile il generatore fisso, l'APU potrà essere accesa 30 minuti prima dell'EOBT e spenta 20 minuti dopo l'arrivo.</p> <p>3) Prove Motori</p> <p>Dalle 2200 alle 0500 (2100-0400) e dalle 1300 alle 1500 (1200-1400) sono vietate le prove motori salvo per velivoli autorizzati che devono essere impiegati immediatamente purché sia garantita la sicurezza; possono essere concesse deroghe dalla Direzione Aeroportuale per motivi eccezionali a condizione che l'inquinamento acustico rispetti i limiti previsti.</p>	<p>Ground restrictions</p> <p>1) Reverse</p> <p>The use of reverse must comply with AIP-Italia ENR 1.5.</p> <p>2) APU</p> <p>Use of APU (Auxiliary Power Unit) is allowed 5 minutes before EOBT but only to start up engines; in case of extraordinary reasons, the use of APU shall be reduced to the shortest time.</p> <p>If ground generator units are not available, APU can be started up 30 minutes before EOBT and switched off 20 minutes after arrival.</p> <p>3) Engine run ups</p> <p>From 2200 till 0500 (2100-0400) and from 1300 to 1500 (1200-1400) engine tests are forbidden except for authorized aircraft to be used immediately, provided that the general safety is assured; possible derogations may be granted by local Civil Aviation Authority, in exceptional circumstances, provided that airport noise limitation is assured.</p>
<p>4 Attività addestrativa</p> <p>RWY 12/30, a causa delle restrizioni per condizioni ambientali, non sono consentiti voli scuola e voli addestramento con bimotori.</p>	<p>Training activity</p> <p>RWY 12/30 due to environment restriction, all school flights and training flights twin engines not allowed.</p>

22	PROCEDURE DI VOLO	FLIGHT PROCEDURES
<p>1 GENERALITA'</p> <p>1) Circuito di traffico:</p> <p>a) RWY 10/28 sempre a Sud-Ovest.</p> <p>b) RWY 12/30 sempre a Nord-Est.</p> <p>2) L'ingresso nell'ATZ di Bergamo/Orio al Serio non è consentito agli apparecchi VDS avanzati.</p>	<p>GENERAL</p> <p>1) Traffic Circuit:</p> <p>a) RWY 10/28 always South-West.</p> <p>b) RWY 12/30 always North-East.</p> <p>2) Advanced ultra light machines are not allowed to enter Bergamo/Orio al Serio ATZ.</p>	
<p>2 PROCEDURE PER I VOLI IFR</p> <p>2.1 Informazioni generali</p> <p>1) Procedure in caso di indisponibilità del VOR "SRN"</p>	<p>PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS</p> <p>General information</p> <p>1) Procedure in case of "SRN" VOR unavailability</p>	

<p>In caso di indisponibilità del VOR SRN tutti i valori delle radiali riferiti al VOR SRN pubblicati per SID, STAR e IAC possono intendersi come rilevamenti di pari valore riferiti a SRN NDB</p> <p>2) Procedure in caso di indisponibilità del VOR "TZO" In caso di indisponibilità del VOR TZO tutti i valori delle radiali riferiti al VOR TZO pubblicati per SID, STAR e IAC possono intendersi come rilevamenti di pari valore riferiti all' NDB TZO</p> <p>2.2 Arrivi</p> <p>1) Procedure di entrata</p> <p>a) Limite dell'autorizzazione: "BRL" VOR/DME.</p> <p>b) Descrizione delle ARRIVAL TRANSITION e delle STAR: Vedere Tabella 24.</p> <p>2) Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento Vedere Tabella 24</p> <p>NOTA A causa di interferenze con il CTR Verona, gli avvicinamenti strumentali per Bergamo/Orio al Serio possono essere soggetti a ritardi</p> <p>3) Controllo delle velocità Vedere ENR 2.1.1.1</p> <p>4) Procedure di radio-avaria In caso di avaria radio:</p> <p>a) Provare a stabilire un contatto sulle seguenti frequenze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - APP: 126.300 MHz - 126.750 MHz - Emergency: 121.500 MHz - TWR: 125.875 MHz <p>b) Se ancora non è possibile stabilire un contatto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - squawk A7600 - autorizzazione all'avvicinamento già ricevuta: continuare l'avvicinamento come concordato - autorizzazione all'avvicinamento non ricevuta: <p>RWY 10/28 aeromobili equipaggiati RNAV mantenere il livello assegnato e procedere lungo la STAR assegnata, o la STAR prevista qualora non sia stata assegnata, fino a TIXUM (ELBOD/OBFUL), quindi discendere alla minima altitudine di attesa e iniziare l'avvicinamento;</p> <p>RWY 10/28 aeromobili non equipaggiati RNAV mantenere il livello assegnato e procedere secondo il piano di volo in vigore fino ad ELBOD/BRL, quindi iniziare la discesa e l'avvicinamento per l'atterraggio.</p> <p>NOTA Se è stato emesso un EAT, l'avvicinamento dovrà iniziare all'EAT.</p> <p>2.3 Partenze</p> <p>1) Informazioni generali NIL</p> <p>2) Procedure per la messa in moto NIL</p> <p>3) Procedure di uscita</p> <p>a) Tutte le virate eseguite prima di inserirsi nella SID assegnata, non debbono superare le 2,5 NM di raggio. A tal fine si suggerisce:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TAS: non superiore a 250 kt - Angolo di Banco: non inferiore a 25° oppure rateo di virata non inferiore a 2° al secondo, quale delle due misure comporta un banco inferiore <p>b) Procedure di salita iniziale e SIDs: Vedere Tabella 24.</p> <p>c) Segmenti di transizione: Vedere Tabella 24.</p> <p>4) Controllo delle velocità Vedere ENR 2.1.1.1</p>	<p>During SRN VOR unavailability all radial values referred to SRN VOR published for SID, STAR and IAC can be intended as bearings referred to SRN NDB of the same value</p> <p>2) Procedure in case of "TZO" VOR unavailability During TZO VOR unavailability all radial values referred to TZO VOR published for SID, STAR and IAC can be intended as bearings referred to TZO NDB of the same value</p> <p>Arrivals</p> <p>1) Entry procedures</p> <p>a) Clearance limit: "BRL" VOR/DME.</p> <p>b) ARRIVAL TRANSITION and STAR description: See Table 24.</p> <p>2) Holding/approach/missed approach procedures See Table 24</p> <p>REMARK Due to interferences with Verona CTR, instrument approaches to Bergamo/Orio al Serio airport may be subject to delay</p> <p>3) Speed control See ENR 2.1.1.1</p> <p>4) Radio-failure In case of radio failure:</p> <p>a) Try to establish contact on alternative frequencies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - APP: 126.300 MHz - 126.750 MHz - Emergency: 121.500 MHz - TWR: 125.875 MHz <p>b) If still unable to establish contact:</p> <ul style="list-style-type: none"> - squawk A7600 - approach clearance already received: continue approach accordingly - approach clearance not received: <p>RWY 10/28 RNAV equipped aircraft maintain assigned level and proceed along assigned STAR, or expected STAR if not assigned, until TIXUM (ELBOD/OBFUL), then descend to minimum holding altitude and start approach;</p> <p>RWY 10/28 not RNAV equipped aircraft maintain assigned level and proceed according to current flight plan to ELBOD/BRL, then start descend and approach for landing.</p> <p>REMARK If EAT has been issued, approach shall start at EAT.</p> <p>Departures</p> <p>1) General information NIL</p> <p>2) Start-up procedures NIL</p> <p>3) Exit procedures</p> <p>a) All turns, executed before joining the assigned SID, shall not exceed a radius of 2.5 NM. To meet these requirements, it is suggested:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TAS: not more than 250 kt - Bank angle: not less than 25° or rate of turn not less than 2° per second, whichever requires a lesser bank <p>b) Initial climb procedures and SIDs: See Table 24.</p> <p>c) Transition segments: See Table 24.</p> <p>4) Speed control See ENR 2.1.1.1</p>
<p>3 PROCEDURE RADAR</p> <p>3.1 Informazioni generali NIL</p> <p>3.2 Caratteristiche operative</p> <p>1) Uso del radar nel Servizio di Controllo di Aerodromo Il Servizio di Controllo d'Aerodromo viene fornito con l'ausilio del radar in accordo alla regolamentazione pubblicata in AIP - ENR 1.6</p> <p>2) Uso del radar per i movimenti di superficie (SMR) SMR operativo in accordo alla specifica regolamentazione pubblicata in AIP - ENR 1.6 Le funzioni sono espletate da Orio TWR sulle relative frequenze (vedi AD 2 tabella 18)</p> <p>3.3 Caratteristiche tecniche NIL</p> <p>3.4 Radar avaria NIL</p>	<p>RADAR PROCEDURES</p> <p>General information NIL</p> <p>Operational characteristics</p> <p>1) Use of radar in Aerodrome Control Service Aerodrome Control Service is provided also by means of radar according to the regulation published in AIP - ENR 1.6</p> <p>2) Use of radar for surface movements (SMR) SMR operative according to regulation published in AIP - ENR 1.6 Functions are provided by Orio TWR on relevant frequencies (see AD 2 table 18)</p> <p>Technical characteristics NIL</p> <p>Radar failure NIL</p>
<p>4 PROCEDURE PER I VOLI VFR</p> <p>4.1 Informazioni generali</p> <p>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</p> <p>2) Vedere ENR 6.3 Carte d'Area VFR</p>	<p>PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS</p> <p>General information</p> <p>1) Language to be used in air-ground communication: pilots with language proficiency in english shall use the english language</p> <p>2) See ENR 6.3 VFR Area Charts</p>

<p>3) Allo scopo di ridurre il rumore sul quartiere situato a Sud della città di Bergamo:</p> <p>a) il traffico VFR in decollo da RWY 10 deve mantenere prua pista fino a lasciare il fiume Serio quindi procedere in accordo al piano di volo o alle istruzioni della torre</p> <p>b) il sottovento per RWY 28/10 dovrà essere effettuato non al di sotto dell'altitudine di 1500 ft evitando AZZANO S. PAOLO e GRASSOBBIO</p> <p>c) la virata base per RWY 28 dovrà iniziare ad Est del fiume Serio</p> <p>4) Punti di riporto VFR diurni:</p> <p>a) N: PALASPORT ALZANO (MEN1)</p> <p>b) S: ROMANO DI LOMBARDIA (MES1)</p> <p>c) W: TREZZO SULL'ADDA (MEW1)</p> <p>d) E: ROVATO (MEE1)</p> <p>5) La pista 12/30, le vie di rullaggio M e N ed il piazzale Aeroclub non sono visibili dalla TWR.</p> <p>4.2 Attività di circuito Vedere AD 2 tabella 22.1</p> <p>4.3 Arrivi NIL</p> <p>4.4 Partenze NIL</p> <p>4.5 Sorvoli NIL</p> <p>4.6 VFR Speciale NIL</p> <p>4.7 VFR notturno</p> <p>1) Aeroporto situato in zona montagnosa: eccetto quando autorizzati al VFR speciale dalla competente unità ATC, la visibilità al suolo dovrà essere non inferiore a 8 km e la base delle nubi dovrà essere non inferiore a 1500 ft per decolli, atterraggi e circuito di traffico aeroportuale</p> <p>NOTA Le minime meteorologiche applicabili ai voli HEMS sono contenute nei pertinenti regolamenti operativi</p> <p>2) Elicotteri: vedi tabella 20.6 punto 2) b)</p> <p>3) Velivoli: a causa delle limitazioni previste dalle procedure antirumore:</p> <p>a) HR: SS+30-2200 (2100)</p> <p>b) Atterraggi consentiti solo per RWY 28</p> <p>c) Circuito di traffico: a sinistra</p> <p>4) Punti d'ingresso: TREZZO SULL'ADDA (MEW1), ROMANO DI LOMBARDIA (MES1), ROVATO (MEE1) e PALASPORT ALZANO (MEN1). Le operazioni di decollo devono essere condotte conformemente alle procedure antirumore AD 2 Tabella 21.2 punto 1) a)</p> <p>4.8 Attività addestrativa Vedere AD 2 tabella 20.6</p>	<p>3) In order to reduce noise on the neighbourhood located South of Bergamo city:</p> <p>a) VFR traffic taking off for RWY 10 has to maintain runway heading till passing Serio river then proceed according to flight plan or tower instructions</p> <p>b) down wind leg for RWY 28/10 shall be flown not below altitude 1500 ft avoiding AZZANO S. PAOLO and GRASSOBBIO</p> <p>c) base turn for RWY 28 shall be initiated East of Serio river</p> <p>4) Daytime visual reporting points:</p> <p>a) N: PALASPORT ALZANO (MEN1)</p> <p>b) S: ROMANO DI LOMBARDIA (MES1)</p> <p>c) W: TREZZO SULL'ADDA (MEW1)</p> <p>d) E: ROVATO (MEE1)</p> <p>5) Runway 12/30, taxiways M and N and Flying Club apron are not in sight from the TWR.</p> <p>Circuit activity See AD 2 table 22.1</p> <p>Arrivals NIL</p> <p>Departures NIL</p> <p>Overflying NIL</p> <p>Special VFR NIL</p> <p>VFR/N</p> <p>1) Aerodrome located in mountainous area: except when authorized to special VFR flight by the competent ATC unit, ground visibility shall not be less than 8 km and ceiling shall not be less than 1500 ft for take-off, landing and aerodrome traffic circuit</p> <p>REMARK The applicable meteorological minima for HEMS flights are those contained in relevant operational regulations</p> <p>2) Helicopters: see item 20.6 point 2) b)</p> <p>3) Aeroplanes: due to the limitations specified in the noise abatement procedures:</p> <p>a) HR: SS+30-2200 (2100)</p> <p>b) Landing allowed only on RWY 28</p> <p>c) Traffic circuit: left</p> <p>4) Entry points: TREZZO SULL'ADDA (MEW1), ROMANO DI LOMBARDIA (MES1), ROVATO (MEE1) and PALASPORT ALZANO (MEN1). Take off operations shall be conducted in conformity with noise abatement procedures AD 2 Item 21.2 point 1) a)</p> <p>Training activity See AD 2 table 20.6</p>
---	--

23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE	ADDITIONAL INFORMATION
<p>1 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE</p> <p>Procedure di rifornimento con passeggeri a bordo o durante l'imbarco/ sbarco dei passeggeri consentite previa autorizzazione richiesta al gestore aeroportuale come segue:</p> <p>a) Sul Main/South Apron:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dallo stand 101 allo stand 109 - dallo stand 201 allo stand 212 - sugli stands 301, 303 e 305 - dallo stand 401 allo stand 409 <p>b) sul North Apron:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dallo stand 801 allo stand 821 	<p>REFUELLING OPERATIONS</p> <p>Refuelling procedures with passengers on board or during embarking/disembarking of passengers available PPR to aerodrome operator as follows:</p> <p>a) On Main/South Apron:</p> <ul style="list-style-type: none"> - from stand 101 to stand 109 - from stand 201 to stand 212 - at stands 301, 303 and 305 - from stand 401 to stand 409 <p>b) on North Apron:</p> <ul style="list-style-type: none"> - from stand 801 to stand 821
<p>2 STRIP RWY 10/28 (Vedi anche carta AD in vigore)</p> <p>a) Il lato Nord-Est della strip di RWY 10/28 è parzialmente lambito dalla presenza di una strada di servizio aeroportuale.</p> <p>b) Negli ultimi 25m della parte Sud-Est della strip di RWY 10/28 la larghezza della stessa è progressivamente ridotta da 150m a 139m dalla RCL a causa della presenza della recinzione aeroportuale.</p> <p>c) N. 1 shelter contrassegnato da segnaletica ICAO diurna, è posizionato all'interno del lato Nord-Est della strip di RWY 10/28 in vicinanza dell'antenna DME-P dell'ILS RWY 28.</p>	<p>RWY 10/28 STRIP (See also AD chart in force)</p> <p>a) The Northeast side of the RWY 10/28 strip is partially affected by the presence of an airport service road.</p> <p>b) In the last 25m of the Southeast part of the RWY 10/28 strip the width of the strip is progressively reduced from 150m to 139m from RCL due to presence of the aerodrome fence.</p> <p>c) N. 1 shelter marked by day ICAO signals, it is positioned within the Northeast side of the RWY 10/28 STRIP in adherence to the ILS RWY 28 DME-P antenna.</p>
<p>3 OPERAZIONI DI ANTI-ICING, DE-ICING E DE-SNOWING NELLE AREE DE-ICING 'ICE 1 O 'ICE 2'</p> <p>Operazioni anti-icing, de-icing e de-snowing possono avere luogo nelle seguenti aree (vedi anche AD 2 LIME APDC: MAIN/SOUTH APRON):</p> <ul style="list-style-type: none"> - 'Ice 1': disponibile fino a BOEING 757-200 con alette o McDonnell-Duglas MD90 - 'Ice 2': disponibile fino a BOEING 747-400 	<p>ANTI-ICING, DE-ICING AND DE-SNOWING OPERATIONS INTO 'ICE 1 OR 'ICE 2' DEICING AREAS</p> <p>Anti-icing, de-icing and de-snowing operations may take place at the following areas (see also AD2 LIME APDC: MAIN/SOUTH APRON):</p> <ul style="list-style-type: none"> - 'Ice 1': available up to BOEING 757-200 with winglets or McDonnell-Duglas MD90 - 'Ice 2': available up to BOEING 747-400

<p><u>Responsabilità:</u> tutte le operazioni di anti-icing, de-icing e de-snowing sono sotto la responsabilità dell'operatore dell'aeromobile/Comandante</p> <p><u>Procedure:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> l'operatore dell'aeromobile/pilota dovrà presentare la richiesta al fornitore del de-icing tramite l'agente di rampa che si occupa del volo prima dell'autorizzazione al rullaggio, il pilota dovrà riportare alla TWR di essersi già accordato per le operazioni di de-icing in ingresso nella de-icing area, il follow-me e/o il marshaller guiderà l'aeromobile nella posizione de-icing il comandante dovrà riportare alla TWR 'ready to move' solo dopo aver completato le procedure di de-icing a terra <p><u>Stato dei motori degli aeromobili durante le operazioni di de-icing:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Aeromobile bimotore: entrambi al minimo Aeromobile trimotore di categoria 'Heavy': quello di coda spento, quello esterno al minimo Aeromobile a quattro motori di categoria 'Heavy': quello esterno spento, quello interno al minimo Aeromobili ad elica: le eliche dovrebbero essere ferme quando possibile 	<p><u>Responsibilities:</u> all anti-icing, de-icing and de-snowing operations are under aircraft operator/pilot in command responsibility</p> <p><u>Procedures:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> aircraft operator/pilot shall submit the request to the de-icing provider through the ramp agent attending the flight before taxi clearance, pilot shall report to the TWR to have already agreed upon de-icing operations entering the de-icing area, follow-me and/or marshaller will guide the aircraft to the de-icing position pilot in command shall report to the TWR 'ready to move' only after ground de-icing procedures have been completed <p><u>Aircraft engines status during de-icing operations:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Twin engine aircraft: both on idle power Three engines 'Heavy' aircraft: tail out, external idle power Four engines 'Heavy' aircraft: external out, internal idle power Propeller aircraft: propellers should be shut down when possible
<p>4 OPERAZIONI DEGLI AEROMOBILI AD ALA ROTANTE SULL'AREA DI MOVIMENTO DELLA PISTA 10/28</p> <ol style="list-style-type: none"> Decolli e atterraggi consentiti solo in pista di volo Aeromobili ad ala rotante con carrelli (ruote) accettabili: massima lunghezza fuoritutto: 42.0m (137.7ft) massima larghezza dei carrelli: 7.3m (23.9ft) Aeromobili ad ala rotante con pattini accettabili: massima larghezza dei pattini: 5.0m (16.4ft) <ul style="list-style-type: none"> - su TWY G, W e via di accesso alle piazzole Y: massima lunghezza fuoritutto: 16.2m (53.1ft) - su ALTRE TWY e vie di accesso alle piazzole (vedi anche nota (2)): massima lunghezza fuoritutto: 18.2m (59.7ft) <p>NOTE</p> <p>(1) Assistenza obbligatoria da parte di marshaller per il parcheggio e l'uscita in self-manoeuvring dallo stand assegnato</p> <p>(2) Rullaggio vietato sull'aircraft stand taxilane H e da/per l'area di rifornimento AVGAS</p>	<p>ROTORCRAFT OPERATIONS ON RWY 10/28 MOVEMENT AREA</p> <ol style="list-style-type: none"> Take-off and landing permitted only on the RWY Accepted wheel-equipped rotorcraft: max overall length: 42.0m (137.7ft) max undercarriage width: 7.3m (23.9ft) Accepted skid-equipped rotorcraft: max undercarriage width: 5.0m (16.4ft) <ul style="list-style-type: none"> - TWY G, W and aircraft stand taxilane Y: max overall length: 16.2m (53.1ft) - OTHER TWY and taxilanes (see also remark no. (2)): max overall length: 18.2m (59.7ft) <p>REMARKS</p> <p>(1) Marshalling assistance mandatory for parking and self-manoeuvring exit from assigned aircraft stand</p> <p>(2) Taxi forbidden on aircraft stand taxilane H and from/to AVGAS refuelling area</p>
<p>5 WILD LIFE HAZARD</p> <p>1) Concentrazione di volatili</p> <p>Presenza di volatili sull'area di manovra e nelle sue immediate vicinanze come riportato nella tabella sottostante.</p> <p>Attività di monitoraggio/allontanamento in atto (Circolare ENAC APT-01B) e disponibile a richiesta H24 per attività deterrenti e di ispezione.</p>	<p>WILD LIFE HAZARD</p> <p>1) Birds concentration</p> <p>Presence of birds on the manoeuvring area and surroundings as detailed in the table below.</p> <p>Monitoring/evacuation activities in force (Circular ENAC APT-01B) and available H24 on request for inspections and deterring activities.</p>

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 degli stormi Flock size	Aree di maggior rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione sull'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Cornacchia grigia Crow	Tutto l'anno, maggior presenza JUL-SEP Whole year, major presence JUL-SEP	0600-1700 (0500-1600)	0-200	2-5	Manto erboso e in volo Greensward and flying	Manto erboso ai lati della RWY Greensward on both sides of RWY
Piccione torraio Domestic pigeon	Tutto l'anno, maggior presenza MAY e AUG-SEP Whole year, major presence MAY and AUG-SEP	0600-1700 (0500-1600)	0-300	2-50	Manto erboso e in volo Greensward and flying	Manto erboso ai lati della RWY HEAD 10 Greensward at both sides of RWY HEAD 10
Airone cenerino Grey heron	Tutto l'anno, maggior presenza AUG-MAR Whole year, major presence AUG-MAR	0600-1700 (0500-1600)	0-200	2-5	Manto erboso e in volo Greensward and flying	Manto erboso ai lati della RWY HEAD 28 Greensward at both sides of RWY HEAD 28

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 degli stormi Flock size	Aree di maggior rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione sull'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Storno Starling	Tutto l'anno, maggior presenza MAR-JUN e NOV Whole year, major presence MAR - JUN and NOV	0600-1800 (0500-1700)	0-300	2-50	Manto erboso e in volo Greensward and flying	Manto erboso ai lati della RWY Greensward on both sides of RWY
Rondine Common swallow	APR-SEP	0700-1600 (0600-1500)	0-300	2-20	Principalmente in volo Mainly flying	Manto erboso ai lati della RWY Greensward on both sides of RWY
Airone guardabuoi Cattle egret	Tutto l'anno, maggior presenza AUG, DEC, JAN Whole year, major presence AUG, DEC, JAN	0600-1600 (0500-1500)	0	3-20	Principalmente su erba Mainly on grass	Manto erboso ai lati della RWY Greensward at both sides of RWY
Colombaccio Woodpigeon	Tutto l'anno, maggior presenza MAY-SEP Whole year, major presence MAY-SEP	0600-1800 (0500-1700)	0-300	1-5	Manto erboso e in volo Greensward and flying	Manto erboso ai lati della RWY, prevalentemente su RWY HEAD 10 Greensward at both sides of RWY, mainly in vicinity of RWY HEAD 10

2) Concentrazione di altra fauna selvatica Presenza di animali selvatici sull'area di manovra e nelle sue immediate vicinanze come riportato nella tabella sottostante. Attività di monitoraggio/allontanamento in atto (Circolare ENAC APT-01B) e disponibile a richiesta H24 per attività deterrenti e di ispezione.	2) Other wild fauna concentration Presence of wild animals on the manoeuvring area and surroundings as detailed in the table below. Monitoring/evacuation activities in force (Circular ENAC APT-01B) and available H24 on request for inspections and deterring activities.
--	--

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours presence	Numero di individui Number of individual	Aree di maggiore rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Lepre Hare	Tutto l'anno con maggior presenza MAR-JUN Whole year with an increased presence in MAR-JUN	0500-0800 (0400-0700) e/and 1600-2000 (1500-1900)	1-5	Manto erboso e aree pavimentate Greensward and paved areas	Manto erboso ai lati delle RWY Greensward at both sides of RWY

3) Unità di Controllo della fauna equipaggiata con i seguenti dissuasori mobili per allontanamento di fauna selvatica: n. 2 automezzi pick-up 4x4 n. 1 cannone acustico telecomandato n. 1 pistola a salve n. 1 sistema di allontanamento acustico Distress Call n. 1 agrilaser n. 1 materiale pirotecnico	3) Anti-wildlife Control Unit equipped with following mobile deterrents: n. 2 4x4 pick-up vehicles n. 1 remote-controlled acoustic cannons n. 1 blank pistol n. 1 acoustic dispersal system Distress Call n. 1 agrilaser n. 1 pyrotechnic material
--	--

6 DOCUMENTI DI AZIONE E ACCETTAZIONE DELLA DEVIAZIONE (DAAD), CONDIZIONI SPECIALI (SC) E LIVELLI DI SICUREZZA EQUIVALENTE (ELOS)	DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENTS (DAAD), SPECIAL CONDITIONS (SC) AND EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY (ELOS)
--	---

Numero di riferimento	Descrizione	Reference number	Description
DAAD.LIME.013	Le apron TWY K, J e H risultano sprovviste dell'impianto luminoso di asse Rif. CS ADR-DSN.M.710 Taxiway centre line lights	DAAD.LIME.013	Centre line lights not present on apron TWY K, J and H Ref. CS ADR-DSN.M.710 Taxiway centre line lights

SC.LIME.001	La distanza tra l'asse della TWY A e l'asse della RWY 10/28 risulta inferiore a quanto stabilito dalla CS di riferimento Rif. CS ADR-DSN.D.260 Taxiway minimum separation distance	SC.LIME.001	Distance between TWY A center line and RWY 10/28 center line is lower than stated in the reference CS Ref. CS ADR-DSN.D.260 Taxiway minimum separation distance
SC.LIME.002	Presenza del marking RWY AHEAD sui raccordi di ingresso in pista, posizionato almeno 1 m dopo il Pattern A di RHP e simmetricamente rispetto al marking d'asse Rif. CS ADR-DSN.L.605 Mandatory instruction marking	SC.LIME.002	Presence of the RWY AHEAD marking, on the TWY runway entrance, positioned at least 1 m after Pattern A of RHP and symmetrically with respect to the axis marking Ref. CS ADR-DSN.L.605 Mandatory instruction marking

24 CARTE RELATIVE ALL'AEROPORTO DI BERGAMO/Orio al Serio CHARTS RELATED TO BERGAMO/Orio al Serio AERODROME

Carte - Charts	Pagine - Pages
Aerodrome Chart ICAO	AD 2 LIME 2-1
Hotspot Map (Not for navigation)	AD 2 LIME 2-3
Low Visibility Procedures Chart	AD 2 LIME 2-5
Aircraft Parking Docking Chart: MAIN/SOUTH APRON - ICAO	AD 2 LIME 2-7
Aircraft Parking Docking Chart: NORTH APRON - ICAO	AD 2 LIME 2-9
Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 10/28	AD 2 LIME 3-1
Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 12/30	AD 2 LIME 3-3
Precision Approach Terrain Chart RWY 28	AD 2 LIME 3-5
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV1/RNP1	AD 2 LIME 4-1
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV1/RNP1 ATC DISCRETION	AD 2 LIME 4-9
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) VOR ATC DISCRETION (Planned only for aircraft NOT RNAV equipped)	AD 2 LIME 4-15
Visual Approach Chart (VAC) ICAO	AD 2 LIME 5-1
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS or LOC Z RWY 28	AD 2 LIME 5-3
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS or LOC W RWY 28	AD 2 LIME 5-5
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS or LOC X RWY 28	AD 2 LIME 5-7
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS or LOC V RWY 28 ATC DISCRETION	AD 2 LIME 5-9
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP Z RWY 28 (LPV only)	AD 2 LIME 5-11
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP Y RWY 28	AD 2 LIME 5-15
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR RWY 28	AD 2 LIME 5-17
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP RWY 10	AD 2 LIME 5-19
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR RWY 10	AD 2 LIME 5-23
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV1/RNP1 FOR ACFT CAT A/B/C RWY 10/28	AD 2 LIME 6-1
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV1/RNP1 FOR ACFT CAT A/B/C/D RWY 10/28	AD 2 LIME 6-7
Standard Instrument Departure Chart (SID) Transition Segments to Enroute	AD 2 LIME 6-13
Standard Instrument Departure Chart (SID) VOR RWY 10/28	AD 2 LIME 6-19
Standard Instrument Departure Chart (SID) Transition Segments to Enroute VOR	AD 2 LIME 6-23
Aerodrome Obstacle Chart - Type B ICAO	Vedi/See GEN 3.2
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart ICAO	AD 2 LIME 8-1