

1	LIMJ	GENOVA/Sestri
	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 44°24'48"N 008°50'15"E	ARP coordinates 44°24'48"N 008°50'15"E
2	Direzione e distanza dalla città 4 NM W	Direction and distance from city 4 NM W
3	Elevazione/Temperatura di riferimento 13 FT / 28.9 °C	Elevation/Reference temperature 13 FT / 28.9 °C
4	Ondulazione del geoide 147.9 FT	Geoid undulation 147.9 FT
5	Variatione magnetica/Variatione annuale 3° E (2020.0) / 8'E	Magnetic variation/Annual change 3° E (2020.0) / 8'E
6	Autorità amministrativa aeroportuale ENAC - DA Nord-Ovest Aeroporto "Cristoforo Colombo" 16154 Genova Sestri Ponente Tel +39 010 6512309/729 Fax +39 010 6503258 e-mail: nordovest.ap@enac.gov.it Esercente Aeroporto di Genova S.p.A. Centralino: +39 010 60151 Coordinatore Airside: +39 010 6015414 +39 335 1291237 RETE SITA: GOAKOXH Coordinamento: +39 010 6511211-6015410 RETE SITA: GOAKKXH e-mail: dutymanager@airport.genova.it Autorità ATS ENAV S.p.A. - Centro Aeroportuale Genova Tel: +39 010 6059045; fax: +39 010 6059016 e-mail: ci-genova@enav.it	Aerodrome administration authority ENAC - DA Nord-Ovest Aeroporto "Cristoforo Colombo" 16154 Genova Sestri Ponente Tel +39 010 6512309/729 Fax +39 010 6503258 e-mail: nordovest.ap@enac.gov.it Aerodrome operator Aeroporto di Genova S.p.A. Switchboard: +39 010 60151 Airside Coordinator: +39 010 6015414 +39 335 1291237 SITA Address: GOAKOXH Coordination: +39 010 6511211-6015410 SITA Address: GOAKKXH e-mail: dutymanager@airport.genova.it ATS authority ENAV S.p.A. - Centro Aeroportuale Genova Tel: +39 010 6059045; fax: +39 010 6059016 e-mail: ci-genova@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 ANNEX 14 per infrastrutture di volo: 4E	Remarks 1) Ref code ANNEX 14 flight infrastructure: 4E

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	Rifornimento 1) AIR BP: JET A1 HR 0500-2100 (0400-2000) AVGAS 100LL HR 0700-1900 (0600-1800) AVGAS 100LL non disponibile per elicotteri con pattini Per voli non di linea, durante il normale orario di servizio, è richiesto un preavviso di 1 ora prima del volo, chiamando in sequenza i tel +39 010 6505903, +39 335 7477523, +39 335 1028465. Per i voli non di linea, in orari diversi, è richiesto un preavviso di 2 ore prima del volo, rispettando la seguente procedura: inviare in anticipo una richiesta via e-mail al seguente indirizzo impianto.genova@bp.com e un fax al seguente numero +39 010 6505709 specificando il tipo di carburante, la modalità di pagamento e la conferma di pagamento del supplemento per il fuori orario anche se non si necessita di carburante. Dopo aver ricevuto la conferma scritta, chiamare in sequenza i seguenti numeri +39 3351028465, +39 3357477523 2) ENI tramite AIR BP: JET A1 HR 0500-2100 (0400-2000) Per voli non di linea, in orari diversi, è richiesto un preavviso di 2 ore prima del volo, rispettando la seguente procedura: inviare in anticipo una richiesta via e-mail al seguente indirizzo impianto.genova@bp.com e un fax al seguente numero +39 010 6505709 specificando il tipo di carburante, la modalità di pagamento e la conferma di pagamento del supplemento per il fuori orario anche se non si necessita di carburante. Dopo aver ricevuto la conferma scritta, chiamare in sequenza i seguenti numeri +39 3351028465, +39 3357477523	Fuelling 1) AIR BP: JET A1 HR 0500-2100 (0400-2000) AVGAS 100LL HR 0700-1900 (0600-1800) FUEL AVGAS 100LL not AVBL for skidded HEL For not scheduled flights, during normal service hours, with 1 hour PN before flight, calling in sequence the following +39 010 6505903, +39 335 7477523, +39 335 1028465. For not scheduled flights, out of normal service hours, with 2 HR PN before flight, follow the procedure hereafter described: send in advance an e-mail request to the following address impianto.genova@bp.com and a fax to the following no. +39 010 6505709 specifying type of fuel, form of payment and agreement to pay extra charge for service hours even if no fuel needed. After the written confirmation, call in sequence the following +39 3351028465, +39 3357477523 2) ENI through AIR BP service: JET A1 HR 0500-2100 (0400-2000) For not scheduled flights, out of normal service hours, with 2 hour PN before follow the procedure hereafter described: send in advance an e-mail request to the following address impianto.genova@bp.com and a fax to the following +39 010 6505709 specifying type of fuel, form of payment and agreement to pay extra charge for service hours even if no fuel needed. After the written confirmation, call in sequence the following +39 3351028465, +39 3357477523

9 Handling 1) Handling merci +39 010 5015260 +39 010 6242843, rete SITA: GOAKFXH. Chiuso da FRI HR 2000 (1900) a MON HR 0600 (0500) 2) Handling per i voli dell'Aviazione Generale garantito HR 0430-2359 (0330-2259) e la richiesta deve essere notificata al gestore aeroportuale con almeno due ore di anticipo rispetto all'orario schedulato di partenza.	Handling 1) Cargo handling +39 010 5015260 +39 010 6242843, SITA address: GOAKFXH. Closed from FRI HR 2000 (1900) to MON HR 0600 (0500) 2) Handling for General Aviation flights guaranteed between HR 0430-2359 (0330-2259) and request must be notified to the aerodrome operator at least 2 HR before the scheduled time of departure.
10 Servizi di sicurezza 0400-0000 (0300-2300)	Security 0400-0000 (0300-2300)
11 De-icing H24 disponibile dal 1 novembre al 31 marzo	De-icing H24 available from November 1 to March 31
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 Mezzi ed equipaggiamenti per tutti gli aeromobili commerciali in numero sufficiente	Cargo-handling facilities Equipments and vehicles available for all commercial aircraft
2 Tipi di carburante/Olio JET A1, AVGAS 100LL / NIL	Fuel/Oil types JET A1, AVGAS 100LL / NIL
3 Capacità di rifornimento Kerosene JET A1: 3 autobotti, capacità litri 120000; solo nella stagione estiva 4 autobotti, capacità litri 160000. Disponibilità litri: 350000 AVGAS 100LL: 1 serbatoio capacità litri 25000	Fuelling capacity Kerosene JET A1: 3 tank-trucks, capacity litres 120000; only during the summer season, 4 tank-trucks, capacity litres 160000. Quantity available: litres 350000 AVGAS 100LL: 1 tank capacity litres 25000
4 Sistema de-icing 1 mezzo, fluido tipo II	De-icing facilities 1 vehicle, fluid type II
5 Hangar per aeromobili in transito NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6 Servizio riparazioni per aeromobili in transito Alitalia Maintenance H24 Sita GOAMLAZ	Repair facilities for visiting aircraft Alitalia Maintenance H24 Sita GOAMLAZ
7 Note 1) Frequenza Gestore aeroportuale: 136.825 Mhz, HR: H24 2) Oli: sintetici e minerali forniti da AIR BP ITALIA ed ENI 3) Kerosene JETA A1 fornito da AIR BP Italia ed ENI; AVGAS 100LL fornito da AIR BP Italia	Remarks 1) Aerodrome operator frequency 136.825 Mhz, HR: H24 2) Oil: synthetic and mineral oil provided by AIR BP ITALY and ENI 3) Kerosene JETA A1 provided by AIR BP Italia and ENI; AVGAS 100LL provided by AIR BP Italia

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

1 Alberghi In aeroporto (284 camere), altri alberghi in città	Hotels In airport (284 rooms), other hotels in town
2 Ristoranti 200 posti di cui 100 self service	Restaurants 200 seats including 100 self service
3 Trasporti Servizio navetta con la città - taxi - autonoleggi	Transportation Shuttle service connected with town - taxi - car rentals
4 Servizio medico H24 ospedali in Sestri/Ponente km 3 e Genova Sampierdarena 6 km	Medical facilities H24 hospitals in Sestri/Ponente 3 km and Genova Sampierdarena 6 km
5 Banca e ufficio postale ATM	Bank and Post office ATM
6 Ufficio turistico Sì	Tourist office Yes
7 Note 1) Aeroporto non sanitario. Servizio Sanità Aerea eventualmente disponibile con apposita richiesta da effettuarsi in giorni ed orari lavorativi con 24 ore di anticipo sull'orario di effettuazione del volo	Remarks 1) Aerodrome not designed as sanitary. Aerial Health service available on request during working hours/days prior notification 24 HR before flight

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 Conforme alla CAT 8 ICAO	Rescue equipment In conformity with CAT 8 ICAO
3 Rimozione aeromobili in difficoltà La società di gestione AGS è in grado di provvedere alla rimozione degli aeromobili in difficoltà in forza di un contratto stipulato con ditta specializzata	Capability for removal of disabled aircraft The Handling company AGS is able to remove disabled aircraft thanks to an agreement with a specialized company
4 Note NIL	Remarks NIL

7 DISPONIBILITA' STAGIONALE E SISTEMI DI PULITURA PISTE	SEASONAL AVAILABILITY AND CLEARING
1 Equipaggiamenti di pulitura 1) Equipaggiamenti rimozione neve: a) 1 spargitore liquido decongelante montato su autocarro b) 1 spargitore solido decongelante montato su autocarro c) 1 spazzatrice soffiante d) 3 lame spalaneve e) 1 friction tester f) 1 apparato misuratore spessore contaminante	Types of clearing equipment 1) Snow removal equipment: a) 1 truck equipped with fluid de-icing spreader b) 1 truck equipped with solid de-icing spreader c) 1 road sweeper d) 3 snow blades e) 1 friction tester f) 1 contaminant thickness measuring device
2 Priorità Pista, TWY B, TWY A, piazzale di sosta	Clearance priorities Runway, TWY B, TWY A, apron
3 Note 1) Servizio controllo ed allontanamento volatili, orario H24 2) Il coefficiente di attrito è rilevato mensilmente mediante utilizzo dispositivo autobagnante SARSYS alla velocità di prova di 95 km/h. In caso il valore del coefficiente rilevato sia inferiore a 0,5 (a 95km/h) o a 0,6 (a 65km/h) verrà emesso un notam "Runway Slippery Wet" e verranno intraprese le opportune azioni correttive 3) In caso di precipitazioni nevose si adottano le disposizioni contenute nel "Piano Sgombero Neve - Procop170". In pista viene utilizzato un prodotto a base di Formiato di potassio e inibitori di corrosione in soluzione acquosa 4) In caso di presenza di acqua in pista o quando fanghiglia/neve bagnata/neve asciutta/neve compatta/ ghiaccio/ gelo ricopre il 25% della superficie di ogni singolo terzo di pista, il gestore aeroportuale riporterà per ogni terzo di pista soltanto il tipo, l'estensione e lo spessore del contaminante (espresso in millimetri). In conformità alle raccomandazioni ICAO ed EASA la misurazione del coefficiente di aderenza non sarà riportata. Il gestore trasmetterà, tramite l'Ente AIS, il Runway Condition Code come previsto dal Reg.UE 2020/2148.	Remarks 1) Bird Control Unit (BCU), service H24 2) The friction coefficient is measured monthly using a self-wetting device SARSYS at the test speed of 95 km/h. In case the value of the detected coefficient is below 0.5 (at 95km/h) or 0.6 (at 65km/h) "Runway Slippery Wet" notam will be issued and appropriate corrective actions will be taken 3) In the event of snowfall, the provisions contained in the "Snow Clearing Plan - Procop170" are adopted. A product based on potassium formate and corrosion inhibitors in aqueous solution is used on the track 4) In the event of the presence of water on the runway or when slush/wet snow/dry snow/packed snow/ice/frost covers 25% of the surface of each single third of the runway, the airport manager will report for each third of the runway only the type, extent and thickness of the contaminant (expressed in millimetres). In accordance with ICAO and EASA recommendations, the measurement of the adherence coefficient will not be reported. The Airport Operator will transmit, through the AIS service, the Runway Condition Code as required by EU Reg. 2020/2148.

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 Apron - Stands 101-111, 201-203, 205-207, 301-303 Superficie: CONC Resistenza: PCN 89/R/B/W/T Apron - Stands 112, 304, 308-313, FUEL Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 96/F/A/W/T Apron - Stands 204, 208-213 Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 112/F/B/W/T Apron - Stands 401-408 Superficie: CONC Resistenza: PCN 52/R/B/W/T	Apron surface and strength Apron - Stands 101-111, 201-203, 205-207, 301-303 Surface: CONC Strength: PCN 89/R/B/W/T Apron - Stands 112, 304, 308-313, FUEL Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 96/F/A/W/T Apron - Stands 204, 208-213 Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 112/F/B/W/T Apron - Stands 401-408 Surface: CONC Strength: PCN 52/R/B/W/T
2 Larghezza, superficie e resistenza delle TWY A Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 59/F/A/W/T B Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 69/F/A/W/T C Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 43/F/A/W/T D Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 70/F/A/W/T E Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 97/F/A/W/T F Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 97/F/A/W/T G Larghezza: 23 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 45/F/A/W/T	TWY width, surface and strength A Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 59/F/A/W/T B Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 69/F/A/W/T C Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 43/F/A/W/T D Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 70/F/A/W/T E Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 97/F/A/W/T F Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 97/F/A/W/T G Width: 23 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 45/F/A/W/T
3 Localizzazione/Elevazione ACL NIL	ACL location/Elevation NIL
4 Punto di controllo VOR/INS NIL / NIL	VOR/INS checkpoints NIL / NIL
5 Note NIL	Remarks NIL

9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA E SISTEMI DI CONTROLLO E SEGNALAZIONE		SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	
1	Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili Vedi carta APD in vigore	Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands See APD chart in force	
2	Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY Vedi carta AD in vigore	RWY and TWY markings and lights See AD chart in force	
3	Barre d'arresto Vedi carta AD in vigore	Stop bars See AD chart in force	
4	Note NIL	Remarks NIL	

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

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 NIL / NIL	Type of landing forecast/Interval of issuance NIL / NIL	
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 Genova TWR, Genova APP	ATS units provided with information Genova TWR, Genova APP	

10	Informazioni climatologiche e informazioni supplementari 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, in prevalenza associati a venti da 330° - 060° di intensità 10-20 kt e più ricorrenti tra novembre ed aprile. La distribuzione giornaliera degli eventi presenta un picco tra le ore 20 e 22 4) WDI 5) Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 8300ft e cumulonembi o cumuli torreggianti con base di qualsiasi altezza	Climatological information and additional information 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, mostly associated with winds having a 330° - 060° direction and a 10-20 kt intensity and more often occurring between November and April. The daily distribution shows a peak between 8 p.m. and 10 p.m. 4) WDI 5) Clouds of operational significance: clouds with base height below 8300ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance
-----------	--	---

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 Geoida 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	103°	2916 x 45	PCN 96/F/B/W/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate	44°24'55.52"N 008°49'27.07"E ----- 44°24'30.59"N 008°51'34.18"E ----- 148.2 FT	8.7 FT / 9 FT
28	283°	2916 x 45	PCN 96/F/B/W/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate	44°24'31.96"N 008°51'27.17"E ----- 44°24'55.52"N 008°49'27.07"E ----- 147.9 FT	11.7 FT / 12 FT

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

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

13 DISTANZE DICHIARATE	DECLARED DISTANCES
-------------------------------	---------------------------

Designazione RWY RWY designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
10 INT TAKE-OFF E	2916 1410	3066 1560	2916 1410	2916 -
28 INT TAKE-OFF G INT TAKE-OFF F INT TAKE-OFF E	2916 2210 1950 1440	3066 2360 2100 1590	2916 2210 1950 1440	2755 - - -

NOTE/REMARKS	1) Gli Intersection Take-off sono utilizzabili soltanto su richiesta del pilota o su richiesta della TWR previo benestare del pilota/Intersection Take-off are usable only on pilot's request or on TWR's request, previous pilot's agreement
---------------------	---

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	NIL	NIL	NIL	G	NIL	3.30° wing bars entrambi i lati both sides	20.2	NIL
28	SALS	420	VRB	G	NIL	3.17° wing bar entrambi i lati both sides	19.9	NIL
RWY ID	ASSE CENTRALE PISTA 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	1865 600 300	30 30 30	W W/R R	NIL NIL NIL	2325 600	60 60	W Y	NIL NIL
28	2025 600 300	30 30 30	W W/R R	NIL NIL NIL	160 2165 600	60 60 60	R W Y	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	2	1 lato destro right side	1) PAPI OPS penetrata dal terreno oltre 8 km dalla THR 10/PAPI OPS penetrated by terrain beyond 8 km from THR 10 2) PAPI non utilizzabile oltre 5 NM GSE DME/PAPI not usable beyond 5 NM GSE DME	
28	R		NIL	NIL	NIL	NIL	1) PAPI OPS interessata da pali situati tra 164 m e 272 m dalla THR 28, distanza MNM 119 m a destra della RCL/PAPI OPS affected by poles from 164 m to 272 m from THR 28, MNM distance 119 m right RCL 2) Luci ostacoli non provviste/OBST lights not provided	
15 ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA					OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY			
1	Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari Coordinate ABN: NIL Caratteristiche: NIL Orario: NIL				ABN/IBN location, characteristics and hours of operation ABN Coordinates: NIL Characteristics: NIL Hours: NIL			
2	Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI: NIL Anemometri: 1) 400 m dopo THR RWY 28, 80 m lato sinistro RCL 2) 1500 m dopo THR RWY 28, 110 m lato destro RCL 3) 300 m dopo THR RWY 10, 90 m lato destro RCL				LDI location and lights Anemometer location and lights LDI: NIL Anemometers: 1) 400 m after THR RWY 28, 80 m left side RCL 2) 1500 m after THR RWY 28, 110 m right side RCL 3) 300 m after THR RWY 10, 90 m right side RCL			
3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY Vedi carta AD in vigore				TWY edge and centre line lighting See AD chart in force			
4	Alimentatore secondario/Tempo di intervento Impianto di alimentazione elettrica ausiliare/Ritardo massimo di commutazione: 1"				Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply/Maximum switch-over time: 1"			

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

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
Genova Sestri ATZ Cerchio di raggio/Circle of radius 5.0 NM centrato su/centred on: 44°24'47"N 008°50'16"E	2000 FT AGL	D	Genova TWR EN / IT	7000 FT	1) WI Genova CTR

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

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
NDB	ABN	420.00 KHZ	H24	44°03'21.5"N 008°13'15.6"E	NIL	50 NM limitazioni a/limitations at 25 NM 200°/270° MRA 10000 FT 270°/035° MRA 14000 FT limitazioni entro/limitations within 50 NM QDR 248° MRA 10000 FT limitazioni a/limitations at 50 NM 035°/055° MRA 10000 FT 055°/200° MRA 4000 FT	1) MAINT: Quarto MON di ogni mese / fourth MON each month: 0800- 1100 (0700-1000)
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 / fourth MON each month: 0930- 1030 (0830-0930)
ILS RWY 28 LOC CAT I (1° E-2010.0)	GSE	109.30 MHZ	H24	44°24'59.8"N 008°49'22.0"E	NIL	limitazioni a/limitations at 17 NM MRA 6000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM MRA 7000 FT	1) Rotta LOC 106.81° (OTE), disallineata 1.52° a sud della RCL e che intercetta l'estensione della RCL 800 m prima della THR 28 / LOC course 106.81° (OTE), 1.52° offset S of RCL, intercepting extended RCL 800 m before THR 28 2) Fascio posteriore non utilizzabile / back beam not usable 3) Copertura lato destro limitata a 15 DEG / right side coverage limited to 15 DEG
DME-P	GSE	CH 30X	H24	44°24'32.3"N 008°51'11.5"E	8 M AMSL	NIL	1)Utilizzabile nel settore di copertura dell'ILS/LOC/usable within ILS/LOC coverage sector 2)Funzionalità Final approach non utilizzabile. Per maggiori informazioni vedi GEN 3.4 paragrafo 3.1/Final approach mode not usable. For more information see GEN 3.4 paragraph 3.1
GP	-	332.00 MHZ	H24	44°24'32.5"N 008°51'11.6"E	NIL	(settore destro / right sector) limitazioni a/limitations at 10 NM MRA 2000 FT	Slope 3.17° RDH: 17.00 M
DVOR/DME (1° E-2005.0)	LIN	112.25 MHZ CH 59Y	DVOR H24 DME H24	DVOR 45°27'40.5"N 009°16'31.0"E DME 45°27'41.2"N 009°16'27.8"E	118 M AMSL	50 NM/25000 FT DVOR limitazioni a/limitations at 25 NM 110°/190° MRA 6000 FT 190°/330° MRA 4000 FT 330°/110° MRA 8000 FT 50 NM/25000 FT DME limitazioni a/limitations at 25 NM 040°/110° MRA 8000 FT 110°/190° MRA 6000 FT 190°/280° MRA 4000 FT 280°/330° MRA 6000 FT 330°/040° MRA 10000 FT	1) MAINT: Terzo FRI di ogni mese / third FRI each month: 0830- 1000 (0730-0900)

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/VOR)	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VOR/DME (1° E-2010.0)	SES	108.60 MHZ CH 23X	VOR H24 DME H24	VOR 44°25'02.4"N 008°49'25.1"E DME 44°25'02.8"N 008°49'25.0"E	10 M AMSL	40 NM/25000 FT VOR limitazioni a/limitations at 10 NM 330°/350° MRA 10000 FT limitazioni oltre/limitations beyond 10 NM 330°/350° NU limitazioni a/limitations at 25 NM 050°/100° MRA 12000 FT 130°/230° MRA 3000 FT 230°/330° MRA 10000 FT 350°/050° MRA 17000 FT DME limitazioni a/limitations at 10 NM 330°/050° MRA 10000 FT limitazioni oltre/limitations beyond 10 NM 330°/050° NU limitazioni a/limitations at 25 NM 050°/100° MRA 12000 FT 130°/230° MRA 3000 FT 230°/330° MRA 10000 FT	1) Limitazioni VOR/ DME settore 100°/ 130° utilizzabile solo per procedure pubblicate/ Limitations VOR/ DME sector 100°/ 130° usable for published procedures only
VOR/DME (3° E-2020.0)	TZO	117.25 MHZ CH 119Y	VOR H24 DME H24	VOR 45°33'33.2"N 009°30'25.2"E DME 45°33'33.5"N 009°30'25.6"E	160 M AMSL	60 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 020°/050° MRA 12000 FT 050°/080° MRA 10000 FT 080°/100° MRA 5000 FT 100°/250° MRA 4000 FT 250°/320° MRA 6000 FT 320°/020° MRA 14000 FT	1) MAINT: Quarto THU di ogni mese / fourth THU each month: 0830- 1130 (0730-1030)
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: 0900- 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	Usso preferenziale delle piste La RWY 28 è usata quale pista preferenziale per i decolli e gli atterraggi. Se il pilota ritiene che la pista scelta dall'ATC non soddisfi completamente le esigenze delle proprie operazioni di volo può richiedere l'autorizzazione ad usare l'altra pista: in tal caso l'aeromobile può essere assoggettato a ritardo.	Runway preferential use RWY 28 is used as preferential runway for take offs and landings. When the runway selected by ATC is considered not suitable for the operations desired, pilots may request permission to use a different runway; in such case aircraft may be subject to delay.
2	Apron 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) Genova TWR: 118.600 MHz b) Genova Charlie: 136.825 MHz 3) Area di applicazione a) Piazzale principale b) Piazzale Aeroclub c) Piazzale Manutenzione d) Piazzale Vigili del Fuoco e) Piazzola prova motori NOTA 1 vedi AIP AD 2 LIMJ APDC in vigore NOTA 2	Apron Orderly movement of aircraft on the aprons The orderly movement of aircraft on apron is provided in cooperation with ENAV S.p.A. (Italian Company for Air Navigation) and the aerodrome operator according to Italian Air Navigation law provisions (Articles 691bis and 705) as follows: 1) Operational Hours H24 2) Call sign and frequency a) Genova TWR: 118.600 MHz b) Genova Charlie: 136.825 MHz 3) Application area a) Main Apron b) Flying Club apron c) Maintenance apron d) Fire Fighters apron e) Engine test area REMARK 1 see AIP AD2 LIMJ APDC in force REMARK 2

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

4) Servizi forniti

- a) Aeromobili in partenza:
- istruzioni per il push-back e/o il rullaggio.
- b) Aeromobili in arrivo:
- istruzioni per il rullaggio;
- assegnazione parcheggi.
- c) Follow-me:
l'assistenza del follow-me è obbligatoria per:
- aeromobili dell'Aviazione Generale con stand non assegnato, con esclusione di quelli di base;
- elicotteri con lunghezza fuori tutto maggiore di 15 m in rullaggio da/per lo stand;
- aeromobili da/per aree declassate.
- d) Marshalling:
obbligatorio da/per stand declassati e per tutti gli aeromobili dell'aviazione generale con stand non assegnato ad esclusione di quelli di base.

5) Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali 100, 200, 300, 400

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

NOTA

Lo stato di "AIRCRAFT READY" significa:

- porte e stive sono chiuse;
- Aircraft Safe Area è libera da persone, mezzi, equipaggiamenti e ostacoli;
- l'aeromobile è completamente pronto al rullaggio;
- è stata consegnata all'handler la documentazione prevista;
- rimorchio per il push-back connesso (nose-in stand).

6) Movimentazione degli aeromobili sui settori 100, 200, 300, 400

- a) La movimentazione degli aeromobili sui piazzali deve avvenire in accordo alle limitazioni riportate in AIP AD 2 LIMJ APDC in vigore.
- b) Altri voli a seconda della disponibilità degli apron e accettati dal gestore aeroportuale.
I voli dell'Aviazione Generale saranno accettati a seconda della disponibilità dell'area a questi destinati.
In caso di situazioni anomale e, con almeno 30 minuti di anticipo, il coordinatore airside del gestore aeroportuale emanerà un apposito NOTAM A per la revisione del numero dei dirottamenti permessi in relazione alle condizioni del momento.
- c) La manovra di push-back è eseguita sotto la responsabilità del pilota o degli operatori di handling.
- d) L'uscita dagli stand obbligatoria in push-back ad esclusione dei seguenti stand: 101, 202, 208, 209, 213, 301, 310, 311, 312, 313, 408. Ulteriori eccezioni saranno coordinate dal gestore aeroportuale.
- e) I piloti degli aeromobili in partenza che necessitano di push-back devono avviare i motori quando posizionati sulla apron-taxilane e saranno autorizzati ad iniziare il push-back solo quando dichiarati "AIRCRAFT READY" dal gestore aeroportuale.
- f) La TWR approverà il push-back e le operazioni di traino sulla taxilane sotto la responsabilità dell'agente di rampa e a seguito dell'approvazione della messa in moto.
- g) Al fine di garantire un corretto posizionamento sulla taxilane l'equipaggio di bordo, all'atto del push-back, dovrà specificare al personale di terra addetto all'operazione la pista utilizzata per il decollo.
- h) I piloti degli aeromobili in partenza in self manoeuvring o parcheggiati nelle aree declassate saranno autorizzati a mettere in moto solo dopo che la TWR avrà ricevuto la dichiarazione "AIRCRAFT READY" da parte del gestore.
- i) Per evitare danneggiamenti dovuti alla propulsione dei motori o al flusso dell'elica, i piloti degli aeromobili parcheggiati agli stands in self-manoeuvring devono effettuare le operazioni di rullaggio in uscita con la minima potenza.
- j) parcheggi disponibili per gli elicotteri senza carrello e non di base a Genova: 101, 202, 208, 209, 213, 408.
- k) Non sono consentite operazioni contemporanee di movimento elicotteri da/per lo stand e di altri aeromobili da/per stand adiacenti.
- l) Gli elicotteri senza carrello devono procedere sul piazzale ad un'altezza compatibile con l'effetto suolo e ad una velocità non superiore a 20 kts.

7) Piazzali a regolamentazione speciale

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

4) Services provided

- a) Departing aircraft:
- push-back and/or taxiing instructions.
- b) Arriving aircraft:
- taxiing instructions;
- stand allocations.
- c) Follow-me:
follow-me assistance is mandatory for:
- General Aviation aircraft without assigned stand, except home based;
- helicopters longer than 15 m taxiing to/from stand;
- aircraft to/from downgraded areas.
- d) Marshalling:
mandatory to/from downgraded stands and for general aviation aircraft without assigned stand except home based.

5) Limitations/regulations on aprons 100, 200, 300, 400

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

REMARK

"AIRCRAFT READY" status means:

- aircraft doors and holds are closed;
- Aircraft Safe Area clear from vehicles, equipment, obstacles and ground personnel;
- aircraft fully ready for taxi;
- compulsory documentation provided to handler;
- push-back tractor connected (nose-in stand).

6) Aircraft movement on aprons 100, 200, 300, 400

- a) Aircraft movements on aprons shall be conducted according to restrictions provided in AIP AD 2 LIMJ APDC in force.
- b) Other flights according to apron availability and accepted by aerodrome operator.
General Aviation flights will be accepted according to the capacity of designated area.
In particular conditions and prior notification of 30 minutes at least, airside coordinator of aerodrome operator will issue a proper NOTAM A to update the number of diversions allowed with reference to the conditions in progress.
- c) Push-back is performed under pilot's or handling operators' responsibility.
- d) Exit from all aircraft stands compulsory with push-back except for the following: 101, 202, 208, 209, 213, 301, 310, 311, 312, 313, 408. Further exceptions will be coordinated by aerodrome operator.
- e) Pilots of departing aircraft that need to be towed have to start up engines once positioned on apron taxilane and will be cleared to push-back only if declared "AIRCRAFT READY" by the Aerodrome Operator.
- f) TWR will approve push-back and tug operations on taxilane under ramp agent responsibility and following the start-up approval.
- g) In order to ensure a correct positioning on the taxilane the crew, upon push-back request, shall specify the runway used for takeoff.
- h) Pilots of departing aircraft parked at self-manoeuvring and downgraded stands will be cleared for start-up after TWR has received "AIRCRAFT READY" status from aerodrome operator.
- i) In order to avoid damages due to jet blast or slip stream, pilots of aircraft parked on self manoeuvring stands must perform taxiing out operations with idle thrust.
- j) Available stands for skidded helicopters not based at Genova: 101, 202, 208, 209, 213, 408.
- k) No simultaneous helicopters operations are allowed to/from a stand and other aircraft operations to/from adjoining stands.
- l) Skidded helicopters shall proceed on the apron at an height compatible with ground effect and at speed not exceeding 20 Kts.

7) Apron subject to special regulation

<p><u>Requisiti comuni</u></p> <p>a) Sui singoli piazzali è consentito un solo movimento per volta. Gli aeromobili in arrivo hanno normalmente la priorità su quelli in partenza.</p> <p>b) L'accensione e lo spegnimento dei motori all'interno del piazzale sono a discrezione del pilota con precauzione.</p> <p>c) I piloti degli aeromobili in partenza devono richiedere a Genova TWR l'autorizzazione a muovere dalla posizione di parcheggio quando pronti a rullare con i motori accesi.</p> <p>d) I piloti degli aeromobili in arrivo riporteranno a Genova TWR l'arrivo al parcheggio prima dello spegnimento dei motori.</p> <p><u>Piazzale Aeroclub</u></p> <p>a) Il piazzale è parzialmente in vista della torre di controllo (vedi AIP AD 2 LIMJ APDC in vigore)</p> <p><u>Piazzale Manutenzione</u></p> <p>a) Il piazzale è parzialmente in vista della torre di controllo (vedi AIP AD 2 LIMJ APDC in vigore)</p>	<p><u>Common requirements</u></p> <p>a) Only one aircraft movement at a time is allowed on each apron. Arriving aircraft will normally have taxing priority over departing aircraft.</p> <p>b) Turning on/off the engines allowed with caution at pilots discretion.</p> <p>c) Pilots of departing aircraft shall request to Genova TWR the permission to move from the parking position when ready to taxi with engines running.</p> <p>d) Pilots of arriving aircraft shall report the arrival at the parking position before engine shut down.</p> <p><u>Flying Club apron</u></p> <p>a) Apron is partially in sight by control tower (see AIP AD 2 LIMJ APDC in force)</p> <p><u>Maintenance apron</u></p> <p>a) Apron is partially in sight by control tower (see AIP AD 2 LIMJ APDC in force)</p>
<p>3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio</p> <p>1) Taxiway A:</p> <ul style="list-style-type: none"> - disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'F' (AN124-100, B747-8F), eccetto la porzione tra taxiway E e F che è disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'C' - non consentita la svolta su taxiway C e D <p>2) Taxiway B:</p> <ul style="list-style-type: none"> - disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'F' (AN124-100, B747-8F) <p>3) Taxiway C:</p> <ul style="list-style-type: none"> - disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'C' - non deve essere usata per entrare in pista - non deve essere usata per liberare la pista provenendo da RWY THR 10 - non consentita la svolta su TWY A in direzione di TWY B <p>4) Taxiway D:</p> <ul style="list-style-type: none"> - disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'C' - non deve essere usata per entrare in pista - non deve essere usata per liberare la pista provenendo da RWY THR 10 - non consentita la svolta su TWY A in direzione di TWY B <p>5) Taxiway E:</p> <ul style="list-style-type: none"> - disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'F' (AN124-100, B747-8F) - non deve essere usata da ACTF con codice ICAO 'D', 'E' o 'F' per liberare la pista provenendo da RWY THR 28 - non consentita la svolta da/per TWY A <p>6) Taxiway F:</p> <ul style="list-style-type: none"> - disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'E' - non deve essere usata per liberare la pista provenendo da RWY THR 28 dai seguenti tipi di aeromobili: B777-300ER, A340-500, A340-600 <p>7) Taxiway G:</p> <ul style="list-style-type: none"> - disponibile per ACFT con codice ICAO fino a 'C' 	<p>Special rules for taxiway use</p> <p>1) Taxiway A:</p> <ul style="list-style-type: none"> - available for ACFT with ICAO code up to 'F' (AN124-100, B747-8F), except portion between taxiway E and F which is available for ACFT with ICAO code up to 'C' - turn to taxiway C and to taxiway D not allowed <p>2) Taxiway B:</p> <ul style="list-style-type: none"> - available for ACFT with ICAO code up to 'F' (AN124-100, B747-8F) <p>3) Taxiway C:</p> <ul style="list-style-type: none"> - available for ACFT with ICAO code up to 'C' - shall not be used to enter the RWY - shall not be used to vacate the RWY coming from RWY THR 10 - turn to TWY A direction TWY B not allowed <p>4) Taxiway D:</p> <ul style="list-style-type: none"> - available for ACFT with ICAO code up to 'C' - shall not be used to enter the RWY - shall not be used to vacate the RWY coming from RWY THR 10 - turn to TWY A direction TWY B not allowed <p>5) Taxiway E:</p> <ul style="list-style-type: none"> - available for ACFT with ICAO code up to 'F' (AN124-100, B747-8F) - shall not be used by ACFT with ICAO code 'D', 'E' or 'F' to vacate the RWY coming from RWY THR 28 - turn TO/FM TWY A not allowed <p>6) Taxiway F:</p> <ul style="list-style-type: none"> - available for ACFT with ICAO code up to 'E' - shall not be used to vacate the RWY coming from RWY THR 28 by following type of aircraft: B777-300ER, A340-500, A340-600 <p>7) Taxiway G:</p> <ul style="list-style-type: none"> - available for ACFT with ICAO code up to 'C'
<p>4 Procedure applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO)</p> <p>1) Criteri per l'attivazione delle LVP Procedure in bassa visibilità (LVP) non disponibili</p> <p>2) Utilizzo delle piste Sono consentiti avvicinamenti ILS in CAT I per RWY 28</p> <p>3) Minime operative di aeroporto Non sono consentite operazioni con RVR inferiore a 550m</p> <p>4) Attività di addestramento Non consentita durante le AWO</p> <p>5) Movimentazione al suolo (Ref. AIP AD 2 LIMJ LVP Chart in vigore) Qualora le condizioni siano tali che tutta o parte dell'area di manovra non sia visibile dal personale ATC e/o il valore della RVR sia inferiore o uguale a 1500m, la movimentazione degli aeromobili sarà condotta seguendo le seguenti prescrizioni:</p> <p>a) sull'area di manovra e' consentita la movimentazione di un solo aeromobile per volta;</p> <p>b) le taxiway F, C, D sono inutilizzabili;</p> <p>c) aeromobili in arrivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli aeromobili di codice ICAO fino al 'C' libereranno la pista via raccordo B; - gli aeromobili di codice ICAO 'D', 'E', 'F' libereranno la pista via raccordo E; <p>d) aeromobili in partenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli aeromobili di codice ICAO fino al 'C' entreranno in pista via raccordo G; - gli aeromobili di codice ICAO 'D', 'E', 'F' entreranno in pista via raccordo E; <p>e) il follow-me è disponibile su richiesta del ATC/Pilota;</p>	<p>Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO)</p> <p>1) Criteria for initiation of LVP Low Visibility Procedures (LVP) not available</p> <p>2) Runway operations ILS approach CAT I approved for RWY 28</p> <p>3) Aerodrome operating minima No operations allowed with RVR below 550m</p> <p>4) Training activities Not allowed during AWO</p> <p>5) Ground movement (Ref. AIP AD 2 LIMJ LVP Chart in force) Whenever conditions are such that all or part of the manoeuvring area cannot be visually monitored by ATC and/or RVR is less than or equal to 1500m, aircraft movement shall be conducted according to the following prescriptions:</p> <p>a) ground movement on movement area is allowed at one aircraft at time;</p> <p>b) taxiways F, C, D are not available;</p> <p>c) arriving aircraft:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft with ICAO code up to 'C' shall vacate the runway via taxiway B; - aircraft with ICAO code 'D', 'E', 'F' shall vacate the runway via taxiway E; <p>d) departing aircraft:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft with ICAO code up to 'C' shall enter the runway via taxiway G; - aircraft with ICAO code 'D', 'E', 'F' shall enter the runway via taxiway E; <p>e) follow-me car available on ATC/Pilot's request;</p>

<p>f) obblighi di riporto: in condizioni di visibilità ridotta tutti i piloti devono riportare a Genova TWR: - la pista libera; - il raggiungimento dello stand assegnato.</p> <p>6) Contingencies NIL</p> <p>7) Avaria radio sull'area di Manovra vedi tabella 20.8</p>	<p>f) mandatory reports: in reduced visibility conditions all pilots shall report to Genova TWR: - runway vacated; - reaching the stand.</p> <p>6) Contingencies NIL</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 NIL</p>	<p>Special operational practice for minimum RWY occupancy NIL</p>
<p>6 Restrizioni locali ai voli</p> <p>1) Tutti i voli di Aviazione Generale devono ottenere una PPR richiesta con almeno 6 ore di anticipo al Gestore aeroportuale con mail a dutymanager@airport.genova.it o generalaviation@airportgenova.it. I servizi di handling e/o il parcheggio potrebbero non essere assicurati senza PPR. Sono esentati i voli di Stato di emergenza, umanitari, ambulanza e gli stanziali. In caso di voli dirottati sull'Aeroporto di Genova/Sestri, le seguenti priorità saranno prese in considerazione per gli aeromobili in atterraggio e che devono parcheggiare: a) voli schedulati con destinazione aeroporto di Genova/Sestri b) altri voli a seconda della disponibilità degli apron e accettati dal gestore aeroportuale. I voli dell'Aviazione Generale saranno accettati a seconda della disponibilità dell'area a questi destinati. In caso di situazioni anomale e, con almeno 30 minuti di anticipo, il caposcala di servizio del Gestore aeroportuale emanerà un apposito NOTAM A per la revisione del numero dei dirottamenti permessi in relazione alle condizioni del momento.</p> <p>2) A causa della strip non conforme ai requisiti di pista strumentale descritti sull'Annesso 14 dell'ICAO, si applicano le seguenti restrizioni operative (in accordo all'Ordinanza ENAC n.14050/SOV/A.O. datata 14/01/2004): a) minime operative di aerodromo per avvicinamenti strumentali RWY 28: le minime relative sono incrementate del 50% b) minime operative di aerodromo per avvicinamenti con circuitazione: le minime di visibilità pubblicate sono incrementate del 50%. Ceiling 1000 ft oppure il ceiling pubblicato se maggiore. I suddetti valori devono essere maggiori a qualsiasi altro valore pubblicato c) limitazioni dovute al vento: per ciascun tipo di aeromobile deve essere applicata una riduzione del 30% sulla massima componente dimostrata del vento al traverso pubblicata sul manuale di volo dell'aeromobile AFM (Aircraft Flight Manual). I suddetti valori devono essere inferiori ai valori più bassi pubblicati su "Approaching Plates", e/o a qualsiasi altro valore pubblicato</p> <p>3) È consentito scaricare i residui alimentari dei voli Extra - UE</p> <p>4) Decolli, atterraggi e rullaggi non sono consentiti con RWR inferiore a 550 m e /o base delle nubi al di sotto di 200 ft</p> <p>5) Le operazioni di partenze IFR sono consentite in accordo con le SID pubblicate come descritto nei seguenti punti (in accordo con il provvedimento ENAC nr 0124807-p datato 02/12/2016) a causa di una gru verticale installata a nord del porto pista 28: a) nel caso non vengano seguite le SID pubblicate, dopo il decollo si raccomanda di non virare a sinistra immediatamente; b) durante la salita iniziale, il pilota dovrà adottare un gradiente di salita di 486 ft/NM (8 %) fino agli 800ft. Tale gradiente dovrà essere mantenuto in ogni circostanza prevedibile e anche in condizioni di volo anormali o in caso di vento in coda con una velocità uguale o maggiore di 5kt; c) per il decollo da pista 28 si raccomanda che il Comandante identifichi, per la separazione, i nuovi ostacoli prima delle partenze a vista.</p> <p>NOTA Con "valori pubblicati" si intende quanto pubblicato sui manuali operativi adottati dalle Compagnie Aeree od utilizzati dal Comandante.</p>	<p>Local flight restrictions</p> <p>1) All General Aviation flights must obtain a PPR requested at least 6 hours in advance to the Airport Operator via mail to dutymanager@airport.genova.it or generalaviation@airportgenova.it. Handling and/or parking services may not be assured without PPR. State, emergency, humanitarian, ambulance and base flights are exempted. In case of flights diverted to Genova/Sestri airport, the following priorities will be taken into account for landing and parking aircraft: a) scheduled FLT with destination Genova/Sestri aerodrome b) other flight according to apron availability and accepted by aerodrome operator. General Aviation flights will be accepted according to the capacity of designated area. In particular conditions and prior notification of 30 minutes at least, duty station manager of aerodrome operator will issue a proper NOTAM A to update the number of diversion allowed with reference to the conditions in progress.</p> <p>2) Due to RWY strip not in conformity with ICAO Annex 14 (Provisions for instrumental RWY), the following operational constraints apply (Provision of ENAC - Italian Civil Aviation Authority – n.14050/SOV/A.O. dated 14/01/2004): a) aerodrome operating minima for instrumental approach RWY 28: related minima will be increased by 50% b) aerodrome operating minima for circling approach: published visibility increased by 50%. Ceiling 1000 ft or published ceiling if higher. The above values shall be higher than any other values published c) wind limitations: it shall be applied a 30% reduction from maximum demonstrated crosswind component published on the AFM (Aircraft Flight Manual) for each type of aircraft. The above values shall be lower than lowest values published on the "Approaching Plates" and/or any other values published</p> <p>3) Unloading food wastage from Extra - UE flights is available</p> <p>4) Take off, landing and taxiing are not permitted with RVR less than 550 m and/or clouds base below 200 ft</p> <p>5) IFR departure operations are allowed in accordance with published SID's and as described in the following points (in accordance with ENAC provision nr 0124807-p dated 02/12/2016) due to erected crane installed north harbour runway 28: a) in case published SID's are not followed, after take-off is recommended to not turn left immediately; b) during the initial climb pilot shall adopt a climb gradient 486 ft/NM (8 %) until reaching 800ft. Such climb gradient shall be maintained in any foreseeable circumstance even in abnormal flight condition or in case of tail wind equal or greater than 5kt; c) for take-off runway 28, it is recommended that pilot in command identifies, for separation, the new cranes before visual departures.</p> <p>REMARK "Published data" are referred to the operations manual adopted by the operators or used by the pilot in command.</p>
<p>7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale</p> <p>1) Vedere anche tabella 20.2: "Apron". Gli aeromobili dell'aviazione generale di base sostano sui piazzali a regolamentazione speciale (vedi APDC in vigore).</p> <p>2) Se i tacchi non sono disponibili, il comandante o il suo vice devono essere immediatamente rintracciabili dal gestore aeroportuale</p>	<p>Provisions for general aviation aircraft</p> <p>1) See also table 20.2: "Apron". General aviation home based aircraft park at special regulation apron (see APDC in force).</p> <p>2) If parking brake is engaged, the pilot in command or his agent must be immediately traceable by the AD operator</p>
<p>8 Avaria radio sull'area di manovra Ogni qualvolta un'aeromobile che opera sull'area di manovra riscontri un'avaria delle comunicazioni dovrà attenersi a quanto segue: <u>Aeromobile in partenza</u> Continuerà rigorosamente sul percorso assegnato, fino al limite dell'autorizzazione ricevuta in attesa dell'arrivo del follow-me per il parcheggio <u>Aeromobile in arrivo</u></p>	<p>Radio failure on manoeuvring area Whenever an aircraft operating in the manoeuvring area experiences a communication failure it shall comply with the following: <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 <u>Arriving aircraft</u></p>

<p>Libererà la pista in accordo a quanto previsto in tabella 20.3 "Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio" rimanendo in attesa sulla taxiway A dell'arrivo del follow-me per il parcheggio</p> <p><u>Aeromobile in arrivo in condizioni di visibilità ridotta</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Gli aeromobili fino al codice ICAO 'C' libereranno la pista dal raccordo B e rimarranno in attesa sulla taxiway A del Follow-me per il parcheggio. - Gli aeromobili di codice ICAO 'D', 'E' o 'F' libereranno la pista dal raccordo E e rimarranno in attesa del Follow-me per il parcheggio. 	<p>Shall vacate the runway according to table 20.3 "Special rules for taxiway use" and will stop on taxiway A waiting for the arrival of the follow-me vehicle to be guided to the stand</p> <p><u>Arriving aircraft in reduced visibility conditions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aircraft up to ICAO code 'C' shall vacate the runway via taxiway B and will stop on taxiway A waiting for the follow-me to be guided to the stand. - Aircraft with ICAO code 'D','E' or 'F' shall vacate the runway via taxiway E and will wait for the follow-me to be guided to the stand.
---	---

21 PROCEDURE ANTIRUMORE	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
<p>1 Generalità Provvedimento DGAC n° 336232 del 29/04/1998.</p> <p>Oltre a quanto riportato nella presente tabella si rimanda alla sezione ENR 1.5 per la normativa generale e alla tabella 24 per le procedure di INITIAL CLIMB, SID e STAR.</p>	<p>General Provision of Italian DGAC n° 336232 dated 29/04/1998.</p> <p>In addition to what hereafter is stated see also ENR 1.5 for general provisions and table 24 for INITIAL CLIMB, SID and STAR procedures.</p>
<p>2 Uso delle piste</p> <p>1) Partenze NIL</p> <p>2) Arrivi</p> <ul style="list-style-type: none"> a) tutti gli atterraggi devono usare l'inversione di spinta con potenza non superiore ai limiti minimi indicati nel manuale dell'aeromobile, salvo per motivi di sicurezza b) 2200-0500 (2100-0400) gli aeromobili in atterraggio devono usare l'intera lunghezza di pista per raggiungere il parcheggio ad eccezione degli aeromobili con caratteristiche di atterraggio che consentono una corsa per l'atterraggio ridotta senza l'uso dell'inversione di spinta <p>3) Restrizioni notturne NIL</p>	<p>Use of RWY</p> <p>1) Departures NIL</p> <p>2) Arrivals</p> <ul style="list-style-type: none"> a) it is compulsory for all landing aircraft to use reverse propulsion not exceeding minimum limits indicated on the aircraft manual except for safety reasons b) 2200-0500 (2100-0400) it is compulsory for landing aircraft to use all the RWY length to reach parking area except for aircraft having landing performance allowing a shorter run without use of reverse thrust <p>3) Night restrictions NIL</p>
<p>3 Restrizioni al suolo</p> <p>1) Spinta inversa NIL</p> <p>2) APU L'uso dell'APU (Auxiliary Power Unit) è consentito a partire da 5 minuti prima dell'orario schedulato di partenza ma solo per la messa in moto; in casi eccezionali l'utilizzo dell'APU è consentito solo per il più breve tempo possibile. Qualora non siano disponibili i generatori fissi o mobili della dotazione aeroportuale, l'APU potrà essere acceso 30 minuti prima dell'orario schedulato di partenza e spento 20 minuti dopo l'arrivo.</p> <p>3) Prove Motori</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 2200-0500 (2100-0400) e 1300-1500 (1200-1400) la prova avvio motori è proibita ad eccezione degli aeromobili di immediato utilizzo b) ai parcheggi sono consentite solo le prove motori al minimo precedentemente autorizzate dal gestore aeroportuale 	<p>Ground restrictions</p> <p>1) Reverse NIL</p> <p>2) APU The use of APU (Auxiliary Power Unit) is allowed 5 minutes before the scheduled time of departure but only to start up engines; in case of extraordinary reasons, the use of APU shall be reduced to the shortest time. If ground generator units are not available at the aerodrome, APU can be started up 30 minutes before the scheduled time of departure and switched off 20 minutes after the arrival.</p> <p>3) Engine run ups</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 2200-0500 (2100-0400) and 1300-1500 (1200-1400) engine run-ups are forbidden except for aircraft to be immediately employed b) only idle engine run-ups allowed at parking stands previously authorized by aerodrome operator
<p>4 Attività addestrativa L'attività addestrativa è proibita HR 2300-0700 (2200-0600)</p>	<p>Training activity Training activity is forbidden HR 2300-0700 (2200-0600)</p>

22 PROCEDURE DI VOLO	FLIGHT PROCEDURES
1 GENERALITA' NIL	GENERAL NIL
2 PROCEDURE PER I VOLI IFR	PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS
2.1 Informazioni generali	General information
<p>In caso di indisponibilità di GEN VOR, tutti i valori di radiali riferiti a GEN VOR per le SID e le STAR pubblicate, devono intendersi come rilevamenti di pari valore riferiti a GEN NDB</p>	<p>During GEN VOR unavailability, all radial values referred to GEN VOR for published SID and STAR shall be intended as bearings referred to GEN NDB of same value</p>
<p>In caso di indisponibilità di TZO VOR, tutti i valori di radiali riferiti a TZO VOR per le STAR pubblicate, devono intendersi come rilevamenti di pari valore riferiti a TZO NDB</p>	<p>During TZO VOR unavailability, all radial values referred to TZO VOR for published STAR shall be intended as bearings referred to TZO NDB of same value</p>
2.2 Arrivi	Arrivals
1) Procedure di entrata	1) Entry procedures
<p>Descrizione delle STAR: vedere Tabella 24 In accordo al provvedimento della DCA n. 2 del 14/01/2002 le procedure STAR devono essere considerate quali procedure antirumore. Rotte diverse potranno essere autorizzate in relazione alle necessità del traffico ed alle condizioni meteorologiche del momento.</p>	<p>STAR description: see Table 24 According to provision of Aerodrome Civil Aviation Authority n. 2 dated 14/01/2002 STAR procedures shall be regarded as noise abatement procedures. Different routes may be assigned according to traffic requirements and meteorological conditions.</p>
2) Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento	2) Holding/approach/missed approach procedures
<p>Vedere tabella 24</p>	<p>See table 24</p>
RNP A RWY 10	RNP A RWY 10
<p>A causa della particolarità del tratto a vista che si sviluppa sul mare, della orografia del terreno a Nord dell'avvicinamento e degli ostacoli fissi e mobili presenti nel tratto finale dell'avvicinamento, la procedura RNP A RWY 10 può essere effettuata alle seguenti condizioni:</p>	<p>Due to the characteristics of the portion to be flown visually above the sea, to the orography of the ground North of approaching direction and to the fixed and mobile obstacles located on the final segment of the path, RNP A RWY 10 procedure is allowed at following conditions:</p>
<ol style="list-style-type: none"> Visibilità minima 5km Ceiling non inferiore alla OCA pubblicata PAPI efficiente sia per operazioni notturne che diurne Gli equipaggi acquisiscono familiarità con le peculiarità dell'avvicinamento, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> - per il tratto a vista che si svolge prevalentemente sul mare, porre attenzione ai riferimenti certi al suolo che si trovano sul porto localizzato a circa 1.5 NM dal MAPt, gli ostacoli fissi e mobili (orografia, gru e navi in ingresso/uscita dal porto) come indicato in cartina - per l'orografia a Nord dell'aeroporto, la necessità di prestare particolare attenzione in presenza di venti forti dai quadranti sud per mantenere rigorosamente la prescribed track, secondo quanto di seguito indicato: 	<ol style="list-style-type: none"> Visibility 5Km or more Ceiling not less than published OCA PAPI operational day and night Flight crew are familiar with the specific characteristics affecting the approach path, and particularly: <ul style="list-style-type: none"> - for the portion to be flown visually above the sea attention shall be paid to visual landmarks on the ground located in the harbor site about 1.5 NM far from MAPt and to mobile or fixed obstacles (orography, cranes and ships moving to/from the port), as reported in chart - for the orography North of aerodrome, special attention shall be paid in maintaining the prescribed track in case of strong wind from south quadrants. The following conditions will then apply:
<p><u>Operazioni di trasporto commerciale (CAT) e non commerciale con aeroplani complessi (NCC)</u></p>	<p><u>For commercial air traffic operations (CAT) or non-commercial flight operated with complex ACFT (NCC)</u></p>
<p>Il comandante deve svolgere un programma di addestramento riguardante le peculiarità dell'avvicinamento e le caratteristiche delle infrastrutture presenti in aeroporto e sulle aree limitrofe, in particolare l'orografia del terreno e gli ostacoli fissi e mobili presenti sul sentiero di avvicinamento</p>	<p>It is requested that the pilot in command is trained on the characteristics of the approach path and the features of the infrastructures located at the aerodrome and surroundings, particularly the orography and fixed or mobile obstacles affecting the approach path.</p>
<p><u>Operazioni non commerciali con aeroplani non complessi (NCO)</u></p>	<p><u>For non-commercial flight operations with non-complex ACFT (NCO)</u></p>
<p>E' raccomandato che il comandante effettui un self-briefing sulle peculiarità dell'avvicinamento e le caratteristiche delle infrastrutture presenti in aeroporto sulle aree limitrofe in particolare l'orografia del terreno e gli ostacoli fissi e mobili presenti sul sentiero di avvicinamento.</p>	<p>It is recommended that the pilot in command performs a self-briefing on the characteristics of the approach path and the features of the infrastructures located at the aerodrome and surroundings, particularly the orography and fixed or mobile obstacles affecting the approach path</p>
<p>Alle limitazioni su indicate vanno aggiunte quelle riportate in tabella 20 "Regolamento del traffico locale" capitolo 6 "restrizioni locali ai voli" comma 2 per gli avvicinamenti con circuitazione dovute alla larghezza della strip non conforme.</p>	<p>All the above conditions are additional to those published in item 20 "local traffic regulations" box 6 "local flight restrictions" paragraph 2 for circling approach due to width of RWY strip not compliant with standards.</p>
3) Controllo delle velocità	3) Speed control
<p>Vedere ENR 2.1.1.1</p>	<p>See ENR 2.1.1.1</p>
4) Procedure di radio-avaria	4) Radio-failure
<p>In caso di radio avaria la radioassistenza designata è GEN VOR. Gli aeromobili in arrivo dovranno attenersi a quanto segue:</p>	<p>In the event of radio failure, the radio aid designated is GEN VOR. Inbound aircraft shall abide by the following:</p>
<ol style="list-style-type: none"> se non hanno ricevuto vettori radar e stanno seguendo le regolamentari rotte di entrata, da GEN VOR dovranno portarsi sul fix VARAP e seguire le procedure di radio avaria ICAO se hanno ricevuto un vettore radar che li abbia portati fuori dalle rotte regolamentari di entrata, dovranno mantenere l'ultimo livello assegnato se a/o al di sopra di 7000 ft, oppure salire immediatamente a 7000 ft se al di sotto e portarsi su GEN VOR, quindi portarsi sul fix VARAP su cui iniziare la discesa e seguire le procedure di radio avaria ICAO 	<ol style="list-style-type: none"> if they have not received any radar vectors and are following standard inbound routes, from GEN VOR they shall proceed to the fix VARAP and adopt the ICAO radio failure procedures if they have received a radar vector which took them off the standard inbound routes, they shall maintain the latest level assigned if at or above 7000 ft, or if below such level climb immediately to 7000 ft and proceed to GEN VOR, then proceed to the fix VARAP, start the descent and adopt the ICAO radio failure procedures
<p>In caso di radio avaria e indisponibilità di GEN VOR o di avaria al LOC GSE, la radioassistenza designata su cui iniziare la discesa per l'atterraggio è SES VOR. Gli aeromobili in arrivo dovranno attenersi a quanto segue:</p>	<p>In the event of radio failure and GEN VOR unavailability or LOC GSE radio failure, the radio aid designated to descent for landing is SES VOR. Inbound aircraft shall abide by the following:</p>
<ol style="list-style-type: none"> se non hanno ricevuto vettori radar e stanno seguendo le regolamentari rotte di entrata, da SES VOR dovranno seguire le procedure di radio avaria ICAO 	<ol style="list-style-type: none"> if they have not received any radar vectors and are following standard inbound routes, from SES VOR they shall adopt the ICAO radio failure procedures

<p>b) se hanno ricevuto un vettore radar che li abbia portati fuori dalle rotte regolamentari di entrata, dovranno mantenere l'ultimo livello assegnato se a/o al di sopra di 6500 ft, oppure salire immediatamente a 6500 ft se al di sotto e portarsi su SES VOR, quindi e seguire le procedure di radio avaria ICAO</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) Procedure di salita iniziale: vedere tabella 24. In accordo al provvedimento della DCA n. 2 del 14/01/2002, le procedure di salita iniziale devono essere considerate quali procedure antirumore</p> <p>b) Descrizione delle SID: vedere tabella 24</p> <p>4) Controllo delle velocità NIL</p>	<p>b) if they have received a radar vector which took them off the standard inbound routes, they shall maintain the latest assigned level if at or above 6500 ft, or if below such level climb immediately to 6500 ft and proceed to SES VOR, then adopt the ICAO radio failure procedures</p> <p>Departures</p> <p>1) General information NIL</p> <p>2) Start-up procedures NIL</p> <p>3) Exit procedures</p> <p>a) Initial climb procedures: see table 24. According to provision of Aerodrome Civil Aviation Authority n. 2 dated 14/01/2002, initial climb procedures shall be regarded as noise abatement procedures</p> <p>b) SID description: see table 24</p> <p>4) Speed control NIL</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 NIL</p> <p>2) Uso del radar per i movimenti di superficie (SMR) NIL</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 NIL</p> <p>2) Use of radar for surface movements (SMR) NIL</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) Per il traffico VFR sono istituiti punti di riporto e norme particolari (vedere ENR 6.3 Carte d'Area VFR)</p> <p>2) In caso di avaria radio, i piloti dovranno:</p> <p>a) se in attraversamento, evitare il CTR di Genova</p> <p>b) se diretti all'aeroporto di Genova/Sestri, procedere fino a NORTH PEGLI (MJN1) a NW dell'aeroporto, osservare i movimenti aerei ed attendere i segnali ottici della TWR per entrare in circuito di traffico</p> <p>4.2 Attività di circuito</p> <p>Il circuito di traffico si svolge a SUD della pista, qualunque sia la direzione di atterraggio.</p> <p>4.3 Arrivi</p> <p>I voli VFR, prima di interessare il CTR, dovranno richiedere l'autorizzazione all' APP/TWR, indicando il punto di ingresso e la quota richiesta.</p> <p>L'Ente ATC potrà approvare la richiesta o modificare l'autorizzazione (ritardando l'ingresso al CTR o facendo attendere l'aeromobile su punti di riporto VFR convenienti) o instradare il volo su rotte ed a quote appropriate. Ai piloti in arrivo sull'aeroporto di Genova/Sestri potrebbe essere richiesto di attendere su NORTH PEGLI (MJN1) perché la TWR di Genova emetta l'autorizzazione ad entrare nel circuito aeroportuale. Tale autorizzazione viene emessa, normalmente, sui punti COGOLETO (MJW1), NERVI (MJE1), NORTH PEGLI (MJN1).</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>Divieto di operazioni di volo in VFR/N a tutti gli aeromobili civili, esclusi elicotteri - Regolamento ENAC, edizione n. 2, del 28/01/2002.</p> <p>4.8 Attività addestrativa NIL</p>	<p>PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS</p> <p>General information</p> <p>1) Visual reporting points (see ENR 6.3 VFR Area Charts) and special rules for VFR are implemented</p> <p>2) In the event of radio failure pilots shall:</p> <p>a) if crossing, avoid Genova CTR</p> <p>b) if proceeding inbound to Genova/Sestri aerodrome, proceed inbound to NORTH PEGLI (MJN1) NW of the aerodrome, observe the traffic in progress and wait for visual signals given by TWR to enter the traffic pattern</p> <p>Circuit activity</p> <p>The traffic circuit is SOUTH of the runway whichever the landing direction is.</p> <p>Arrivals</p> <p>Before entering the CTR, VFR flights shall request clearance to APP/TWR, specifying entry point and level/altitude requested.</p> <p>ATC Unit may approve the request or modify the clearance (holding outside CTR or over convenient visual reporting points) or assign routing/level as appropriate.</p> <p>Pilots of aircraft inbound to Genova/Sestri aerodrome might be required to hold on NORTH PEGLI (MJN1) waiting for the clearance to join the aerodrome traffic pattern. This clearance issued by Genova TWR is given, normally, when overhead the points: COGOLETO (MJW1), NERVI (MJE1), NORTH PEGLI (MJN1) .</p> <p>Departures NIL</p> <p>Overflying NIL</p> <p>Special VFR NIL</p> <p>VFR/N</p> <p>Night VFR operations forbidden to all civil aircraft except helicopters - ENAC regulation, n. 2, dated 28/01/2002.</p> <p>Training activity NIL</p>
<p>23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE</p>	<p>ADDITIONAL INFORMATION</p>
<p>1 CONCENTRAZIONE DI VOLATILI</p> <p>Presenza di volatili nell'area di manovra e nelle vicinanze come dettagliato nella tabella sottoriportata</p>	<p>BIRD CONCENTRATION</p> <p>Presence of birds on the manoeuvring area and surroundings as detailed in the table below</p>

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

2 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE	REFUELLING OPERATIONS
<p>1) Tutte le operazioni di rifornimento carburante degli aeromobili sono condotte sotto la diretta responsabilità del vettore, attraverso la nomina di una persona qualificata nota come 'supervisore rifornimento' (Rif. Decreto Ministeriale 30/06/2011, EU-OPS 1.305)</p> <p>2) Operazioni di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco:</p> <p>a) PPR al gestore aeroportuale AGS S.p.A. (Tel +39 0106015411, mobile +39 3346242841)</p> <p>b) gli stand sul piazzale adatti per rifornimento carburante degli aeromobili con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco sono: 102, 105, 203, 206, 302, 302 STOP1, 303, 304, 401, 402, 403, 404, 405, 405 STOP1, 407</p> <p>c) l'equipaggio deve monitorare sulla frequenza: 118.600 MHz</p> <p>3) Incendio/perdita di carburante: L'equipaggio, una volta constatato un incendio e/o una grossa perdita di carburante, informa la torre di controllo e attiva le procedure della propria compagnia</p>	<p>1) All aircraft refuelling operations are carried out under the direct responsibility of the carrier, through the designation of a qualified person known as the 'refuelling supervisor' (Ref. Ministerial Decree 30/06/2011, EU-OPS 1.305)</p> <p>2) Refuelling with passengers either on board or embarking/disembarking:</p> <p>a) PPR to AD operator AGS S.p.A. (Tel +39 0106015411, mobile +39 3346242841)</p> <p>b) the stands on the apron suitable for refuelling aircraft with passengers on board or embarking/disembarking are: 102, 105, 203, 206, 302, 302 STOP1, 303, 304, 401, 402, 403, 404, 405, 405 STOP1, 407</p> <p>c) flight crew must monitor on frequency: 118.600 MHz</p> <p>3) Fire/fuel spillage: Flight crew, once aware of a fire and/or large fuel spillage during refuelling, informs the control tower and activates its own company procedures</p>

3 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 riferimento	di	Descrizione	Reference Number	Description
SC.LIMJ_001		La runway strip non risulta conforme nelle dimensioni rispetto ai requisiti richiesti dalla CS-ADR-DSN.B.160. Sul lato Nord la larghezza della RWY strip è ridotta di 45 m per un'estensione di 510 m a partire dalla progressiva 2526 m. Per il lato Sud invece la riduzione di 45 m riguarda tutta l'estensione della strip (3036 m). Rif: ADR-DSN.B.160: Width of runway strip	SC.LIMJ_001	The runway strip is not compliant with the dimensions required by the CS-ADR-DSN.B.160. On the North side the width of the RWY strip is reduced by 45 m for an extension of 510 m starting from the progressive 2526 m. For the South side instead the 45 m reduction concerns the whole strip extension (3036 m). Ref: ADR-DSN.B.160: Width of runway strip
SC.LIMJ_002		All'interno strip di pista dell'aeroporto sono presenti alcuni ostacoli che non hanno le caratteristiche di frangibilità richieste nelle Certification Specifications ADR-DSN.B.165 e ADR-DSN.T.915 e nello specifico all'antenna Radar e al manufatto che ospita il gruppo di trasformazione ed alimentazione dell'impianto elettrico del Radar. Rif: CS ADR.DSN.B.165 Objects on runway strips and CS ADR.DSN.T.915 Siting of equipment and installations on operational areas	SC.LIMJ_002	Inside the airport runway strip there are some obstacles that do not have the frangibility characteristics required in the Certification Specifications ADR-DSN.B.165 and ADR-DSN.T.915: Radar antenna and the structure where the Radar electric system transformation and power supply unit is located. Ref: CS ADR.DSN.B.165 Objects on runway strips and CS ADR.DSN.T.915 Siting of equipment and installations on operational areas
SC.LIMJ_003		La distanza di separazione fra l'asse della pista di volo e l'asse della taxiway parallela A deve essere di almeno 172.5 m per le infrastrutture di volo di codice E come previsto dalla CS D.260 Tab. D1 (5). Tale distanza non è conforme a in quanto le due infrastrutture sono separate di circa 165 metri. Rif: CS ADR-DSN.D.260 - Taxiway	SC.LIMJ_003	The separation distance between the flight runway center line and the parallel taxiway center line A must be at least 172.5 m for E code flight infrastructures as required by CS D.260 Tab. D1 (5). This distance does not conform due to the two infrastructures are separated by about 165 meter. Ref: CS ADR-DSN.D.260 - Taxiway
SC.LIMJ_004		Gli stand fronte aerostazione dotati di boarding bridge non garantiscono i 4.5 m di separazione tra l'aereo in ingresso/uscita dallo stand ed il bridge in posizione arretrata. Rif: CS ADR-DSN.E.365- Clearance distances on aircraft	SC.LIMJ_004	Stands in front of Genova airport are equipped with a boarding bridge that do not guarantee the 4.5 m separation between the incoming/leaving aircraft and the bridge in a backward position. Ref: CS ADR-DSN.E.365- Clearance distances on aircraft
SC.LIMJ_005		La presenza di ostacoli inamovibili esterni al sedime aeroportuale ha comportato la definizione della superficie di avvicinamento con pendenza pari al 3.3% fino a 15 km, superiore ai valori del 2% e 2.5% richiesti rispettivamente per i primi 3 km ed i successivi 3.6 km. Rif: ADR-DSN.J.475: Non-precision approach runways	SC.LIMJ_005	Due to external irremovable obstacles, RWY 10 approach surface slope up to 15 km is equal to 3.3% higher than the value of 2% and 2.5% required for the first 3 km and the further 3.6 km respectively Ref: ADR-DSN.J.475: Non-precision approach runways
SC.LIMJ_006		La presenza di ostacoli inamovibili esterni al sedime aeroportuale ha comportato la definizione di superficie di avvicinamento con pendenza della prima sezione pari al 3,3%, superiore al valore di 2% (per la prima sezione) e 2,5% (per la seconda sezione). Rif: ADR-DSN.J.480- Precision approach runways	SC.LIMJ_006	Due to external irremovable obstacles RWY 28 approach surface slope of the first section is equal to 3.3%, higher than the value of 2% (for the first section) and 2.5% (for the second section). Ref: ADR-DSN.J.480- Precision approach runways
SC.LIMJ_007		La non conformità in oggetto riguarda l'assenza di un faro avente le caratteristiche riportate nella CS-ADR-DSN.M.620. È presente un faro marittimo "Lanterna" posizionato ad una distanza di circa 3800 metri dalla testata 28 e di circa 6500 metri dalla testata 10. La torre ha un'altezza di 77 metri e la sommità si trova ad una quota di 117 metri sul livello del mare. Il faro emette gruppi di lampi bianchi ogni 20 secondi. Rif : ADR-DSN.M.620 Aeronautical beacons	SC.LIMJ_007	The non-conformity in question concerns the absence of a "Aeronautical beacons" having the characteristics reported in the CS-ADR-DSN.M.620. Is present a maritime beacon "Lanterna" positioned at a distance of about 3800 meters from the threshold 28 and about 6500 meters from threshold 10. The structure has a height of 77 meters and the summit is located at an altitude of 117 meters above sea level. The beacon release groups of white flashes every 20 seconds. Ref: ADR-DSN.M.620 Aeronautical beacons
ELOS.LIMJ_001		Il marking laterale delle vie di scorrimento dei mezzi all'incrocio con le taxiway/taxilane è di tipo "a scacchiera". Rif: ADR-DSN.L.597 Apron service road marking	ELOS.LIMJ_001	Apron service road marking used by ground vehicles at intersections with taxiway/taxilane is zipper-style. Ref: ADR-DSN.L.597 Apron service road marking
DAAD.LIMJ_001		Alcune sezioni trasversali della pista di volo hanno valori di pendenza non compresi tra l'1% e l'1.5% Rif.: ADR-DSN.B.080 Transverse slopes on runways	DAAD.LIMJ_001	Some runway's transverse sections have slope values not included between 1% and 1.5% Ref.: ADR-DSN.B.080 Transverse slopes on runways
DAAD.LIMJ_002		La forma e la segnaletica orizzontale dei turn pad non sono conformi agli standard richiesti della normativa in vigore. Rif.: ADR-DSN.B.095 Runway Turn Pad; ADR-DSN.BL.565 Runway turn pad marking	DAAD.LIMJ_002	The turn pads' shape and markings do not conform to the required standards of the regulation in force. Ref.: ADR-DSN.B.095 Runway Turn Pad; ADR-DSN.BL.565 Runway turn pad marking
DAAD.LIMJ_003		Alcune sezioni trasversali delle shoulder della pista di volo hanno valore di pendenza superiore al 2.5% Rif.: ADR-DSN.B.130 Slopes on runway shoulders	DAAD.LIMJ_003	Some runway shoulder's transverse sections have a slope value greater than 2.5% Ref.: ADR-DSN.B.130 Slopes on runway shoulders
DAAD.LIMJ_004		La larghezza della strip di pista non è conforme agli standard normativi a causa di limitazioni di carattere fisico legate alla presenza del canale di calma (lato sud della pista di volo). Rif.: ADR-DSN.B.160 Width of runway strip	DAAD.LIMJ_004	The width of the runway strip does not comply with regulation in force due to physical limitations related to the presence of the sea (south side of the runway). Ref.: ADR-DSN.B.160 Width of runway strip

DAAD.LIMJ_005	La non conformità riguarda i seguenti due aspetti: - la presenza della viabilità perimetrale all'interno dell'area di strip a Sud della pista di volo. Questa deviazione è dovuta alle caratteristiche fisiche del sedime aeroportuale che vedono in quel lato di pista la presenza del canale di calma - i cassoni in calcestruzzo posti in prossimità del confine aeroportuale lato mare non sono dotati delle rampe interrate come richiesto dalla normativa in vigore. Rif.: ADR-DSN.B.165 - Objects on runway strips	DAAD.LIMJ_005	The non-conformity concerns the following two aspects: - the presence of perimeter road within the runway strip on south. This deviation is due to the physical characteristics of the airport with the presence of the sea on that side of the runway - the concrete caissons placed near the sea side airport border do not have ramps as required by the regulation in force. Ref.: ADR-DSN.B.165 - Objects on runway strips
DAAD.LIMJ_006	Alcuni oggetti all'interno della runway strip non sono frangibili. In particolare si fa riferimento al manufatto che ospita il gruppo di trasformazione dell'impianto Radar e all'apparato ILS (DME e GP). Il manufatto di servizio al Radar verrà ridotto di volume mentre gli apparati DME e GP saranno ricollocati. Rif.: ADR-DSN.B.165 - Objects on runway strips ADR-DSN.T.915 - Siting of equipment and installations on operational areas	DAAD.LIMJ_006	Some objects inside the runway strip are not breakable. In particular, reference is made to the building that houses the transformation group of the radar and to the ILS (DME and GP). The Radar's building will be reduced in volume while the DME and GP equipment will be relocated. Ref.: ADR-DSN.B.165 - Objects on runway strips ADR-DSN.T.915 - Siting of equipment and installations on operational areas
DAAD.LIMJ_009	Valori di pendenza sull'Apron superiori al limite dell'1% Rif.: ADR-DSN.E.360 - Slopes on aprons	DAAD.LIMJ_009	Slope values on the Apron above the 1% limit Ref.: ADR-DSN.E.360 - Slopes on aprons
DAAD.LIMJ_011	La non conformità in oggetto riguarda la presenza di un sentiero di avvicinamento semplificato (SALS - Simple approach lighting system), su una pista strumentale CAT I. Rif.: ADR-DSN.M.625 - Approach lighting systems	DAAD.LIMJ_011	The non-conformity in question concerns the presence of a simplified approach path (SALS - Simple approach lighting system), on a CAT I instrumental runway. Ref.: ADR-DSN.M.625 - Approach lighting systems
DAAD.LIMJ_012	La non conformità riguarda la recinzione doganale posta prima della testata pista 28. Essa passa attraverso il sentiero di avvicinamento semplificato (SALS) di pista 28. Rif.: ADR-DSN.M.626 - Simple approach lighting systems	DAAD.LIMJ_012	The non-conformity concerns the customs fence placed before RWY 28 head. It passes through the simplified approach path (SALS) of runway 28. Ref.: ADR-DSN.M.626 - Simple approach lighting systems
DAAD.LIMJ_013	La distanza tra i fuochi di bordo della pista di volo ed il limite della pavimentazione portante è maggiore di 3 m. Rif.: ADR-DSN.M.675 - Runway edge lights	DAAD.LIMJ_013	Runway edge lights are placed along the edges of the area declared for use as the runway at a distance greater than 3 m. Ref.: ADR-DSN.M.675 - Runway edge lights
DAAD.LIMJ_014	La distanza dei fuochi dal bordo della pavimentazione portante della turn pad 28 è maggiore di 3 m. Rif.: ADR-DSN.M.720 - Taxiway edge lights	DAAD.LIMJ_014	Turn pad edge lights are placed along the edges of the area declared for use as the Turn Pad at a distance greater than 3 m. Ref.: ADR-DSN.M.720 - Taxiway edge lights
DAAD.LIMJ_018	La recinzione aeroportuale lato mare non è conforme agli standard richiesti dalla normativa in vigore. Rif.: ADR-DSN.T.920 - Fencing	DAAD.LIMJ_018	The sea side airport fence does not comply with the standards required by the regulation in force. Ref.: ADR-DSN.T.920 - Fencing

24	CARTE RELATIVE ALL'AEROPORTO DI GENOVA/Sestri	CHARTS RELATED TO GENOVA/Sestri AERODROME
	Carte - Charts	Pagine - Pages
	Aerodrome Chart ICAO	AD 2 LIMJ 2-1
	Hotspot Map (Not for navigation)	AD 2 LIMJ 2-3
	Low Visibility Procedures Chart	AD 2 LIMJ 2-5
	Aircraft Parking Docking Chart ICAO	AD 2 LIMJ 2-7
	Aerodrome Ground Movement Chart ACFT CODE D - ICAO	AD 2 LIMJ 2-9
	Aerodrome Ground Movement Chart ACFT CODE E - ICAO	AD 2 LIMJ 2-11
	Aerodrome Ground Movement Chart ACFT CODE F - ICAO (AN124-100, B747-8F)	AD 2 LIMJ 2-13
	Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 10/28	AD 2 LIMJ 3-1
	Link Routes & STAR Chart	AD 2 LIMJ 4-1
	Link Routes & STAR Chart SES VOR INOPERATIVE	AD 2 LIMJ 4-7
	Standard Instrument Arrival Chart RNAV1 RWY 10	AD 2 LIMJ 4-11
	Link Routes & STAR Chart RNAV1 RWY 28	AD 2 LIMJ 4-17
	Visual Approach Chart (VAC) ICAO	AD 2 LIMJ 5-1
	Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS-Z RWY 28	AD 2 LIMJ 5-3
	Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS-Y RWY 28	AD 2 LIMJ 5-5
	Instrument Approach Chart (IAC) ICAO LOC-Z RWY 28	AD 2 LIMJ 5-7
	Instrument Approach Chart (IAC) ICAO LOC-Y RWY 28	AD 2 LIMJ 5-9
	Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR-Z RWY 28	AD 2 LIMJ 5-11
	Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR-Y RWY 28	AD 2 LIMJ 5-13
	Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP RWY 28	AD 2 LIMJ 5-15
	Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP A RWY 10	AD 2 LIMJ 5-19
	GENOVA RWY 10 Prescribed track for visual manoeuvring RWY 10	AD 2 LIMJ 5-21
	Initial Climb Procedures Chart RWY 10/28	AD 2 LIMJ 6-1
	Standard Instrument Departure Chart (SID)	AD 2 LIMJ 6-5
	Initial Climb Procedures & SID Chart RNAV1 RWY10/28	AD 2 LIMJ 6-9
	Air traffic regulation during ships transit Chart	AD 2 LIMJ 6-15
	Aerodrome Obstacle Chart - Type B ICAO	Vedi/See GEN 3.2
	ATC Surveillance Minimum Altitude Chart ICAO	AD 2 LIMJ 8-1

Intenzionalmente bianca

Intentionally left blank