

1 LIPB	BOLZANO
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 46°27'37"N 011°19'35"E	ARP coordinates 46°27'37"N 011°19'35"E
2 Direzione e distanza dalla città 2.16 NM SSW	Direction and distance from city 2.16 NM SSW
3 Elevazione/Temperatura di riferimento 787 FT / 31.7 °C	Elevation/Reference temperature 787 FT / 31.7 °C
4 Ondulazione del geoide 162 FT	Geoid undulation 162 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 Nord-Est Aeroporto "Marco Polo" Viale Galileo Galilei 16/1 30173 Venezia Tessera Tel +39 041 2605701 Fax +39 041 2605711 e-mail: nordest.ap@enac.gov.it Ufficio di Bolzano Tel +39 0471 252777 Fax +39 0471 254022 e-mail: aero.bolzano@enac.gov.it Esercente ABD AIRPORT SPA Tel +39 0471 255255, fax +39 0471 255222 E-mail: info@bolzanoairport.it, generalaviation@bolzanoairport.it Sito web: www.bolzanoairport.it Autorità ATS ENAV S.p.A. Centro Aeroportuale Bolzano Tel: + 39 0471 255311; fax: +39 0471 255302 e-mail: ci-bolzano@enav.it	Aerodrome administration authority ENAC - DA Nord-Est "Marco Polo" Airport Viale Galileo Galilei 16/1 30173 Venezia Tessera Tel +39 041 2605701 Fax +39 041 2605711 e-mail: nordest.ap@enac.gov.it Bolzano Office Tel +39 0471 252777 Fax +39 0471 254022 e-mail: aero.bolzano@enac.gov.it Aerodrome operator ABD AIRPORT SPA Tel +39 0471 255255, fax +39 0471 255222 E-mail: info@bolzanoairport.it, generalaviation@bolzanoairport.it Web site: www.bolzanoairport.it ATS authority ENAV S.p.A. Centro Aeroportuale Bolzano Tel: + 39 0471 255311; fax: +39 0471 255302 e-mail: ci-bolzano@enav.it
7 Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) IFR/VFR	Type of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8 Note 1) Aerodromo aperto al traffico turistico, commerciale nazionale e internazionale	Remarks 1) Aerodrome open to touristic, commercial and international traffic

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

1 Amministrazione aeroportuale 0430-2200 (0330-2100)	Aerodrome Administration 0430-2200 (0330-2100)
2 Dogana e immigrazione MON-FRI 0700-1800 (0600-1700) SAT, SUN e HOL 0700-1800 (0600-1700) AVBL O/R contattando via e-mail coordinator@bolzanoairport.it o via telefono +39 047 1255204	Customs and immigration MON-FRI 0700-1800 (0600-1700) SAT, SUN and HOL 0700-1800 (0600-1700) AVBL O/R contacting via e-mail coordinator@bolzanoairport.it or by phone +39 047 1255204
3 Servizio sanitario NIL	Health and sanitation NIL
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 0530-2200 (0430-2100)	ATS 0530-2200 (0430-2100)
8 Rifornimento JET A1 ABD AIRPORT SPA HR: 0530-2200 (0430-2100) Tel: +39 0471255204 Email: generalaviation@bolzanoairport.it 100LL (AVGAS) Aeroclub HR 0700-1700 (0600-1600) Tel: +39 0471250165 o +39 3357751391 Email: info@aeroclub.bz	Fuelling JET A1 ABD AIRPORT SPA HR: 0530-2200 (0430-2100) Tel: +39 0471255204 Email: generalaviation@bolzanoairport.it 100LL (AVGAS) Aeroclub HR 0700-1700 (0600-1600) Tel: +39 0471250165 or +39 3357751391 Email: info@aeroclub.bz
9 Handling 0430-2200 (0330-2100)	Handling 0430-2200 (0330-2100)
10 Servizi di sicurezza H24	Security H24
11 De-icing Servizio fornito dal gestore 01 OCT – 30 MAR HR: 0430-2200 (0330-2100)	De-icing Service provided by aerodrome operator 01 OCT – 30 MAR HR: 0430-2200 (0330-2100)

12	Note	Remarks
1)	100LL (AVGAS) disponibile solo per soci Aeroclub e per casi eccezionali	1) 100LL (AVGAS) available for Aeroclub members and for exceptional cases only
2)	ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1	2) ARO CBO MILANO: see GEN 3.1

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

1	Attrezzatura di carico e scarico merci NIL	Cargo-handling facilities NIL
2	Tipi di carburante/Olio JET A1, AVGAS 100LL / NIL	Fuel/Oil types JET A1, AVGAS 100LL / NIL
3	Capacità di rifornimento JET A1 Deposito 89200 litri 2 autobotti per rifornimento (24000 e 21000 litri) 100LL Deposito da 12000 litri con distributore ad impianto fisso	Fuelling capacity JET A1 89200 litres depot 2 tank trucks for refuelling (24000 and 21000 litres) 100LL 12000 litres depot with fixed pump
4	Sistema de-icing 2 camion de-icer Fluido usato: Tipo I o Tipo II Servizio disponibile solo su APRON 200	De-icing facilities 2 de-icer trucks Fluid used: Type I or Type II Service AVBL on APRON 200 only
5	Hangar per aeromobili in transito Sì O/R	Hangar space for visiting aircraft Yes O/R
6	Servizio riparazioni per aeromobili in transito Disponibile solo per Aeroclub	Repair facilities for visiting aircraft Available for Aeroclub only
7	Note 1) Trattore traino alianti 2) Air Starter Unit - Pressione 45psi - Max flow: 300 pounds/min 3) Trattore traino aeromobili "towbarless" fino a 75 ton 4) Fluido de-icing Tipo II disponibile O/R almeno 24h prima	Remarks 1) Gliders towing tractor 2) Air Starter Unit - Pressure 45psi - Max flow: 300 pounds/min 3) "Towbarless" aircraft tractor up to 75 ton 4) De-Icing Type II fluid AVBL O/R at least 24h in advance

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

1	Alberghi In città	Hotels In town
2	Ristoranti Sì	Restaurants Yes
3	Trasporti Taxi, autobus	Transportation Taxi, bus service
4	Servizio medico Ospedale a Bolzano, 7 km	Medical facilities Hospital in Bolzano, 7 km
5	Banca e ufficio postale NIL	Bank and Post office NIL
6	Ufficio turistico NIL	Tourist office NIL
7	Note NIL	Remarks NIL

6	SERVIZI ANTINCENDIO E DI SOCCORSO	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
---	-----------------------------------	-----------------------------------

1	Categoria servizio antincendio aeroportuale CAT 5 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 5 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso NIL	Rescue equipment NIL
3	Rimozione aeromobili in difficoltà 1) Contatti per rimozione aeromobili in difficoltà: 0430-2200 (0330-2100) tel: +39 0471 255204 email: coordinator@bolzanoairport.it. 2) Trattori con barra di traino universale e dedicata, trattore towbarless. 3) Gru per aeromobili fino a 100 ton disponibili su richiesta.	Capability for removal of disabled aircraft 1) Contacts for removal of disabled aircraft: 0430-2200 (0330-2100) tel: +39 0471 255204 email: coordinator@bolzanoairport.it. 2) Tractors with universal and dedicated towbar, tractor towbarless. 3) Cranes for aircraft up to 100 ton O/R.
4	Note 1) Su richiesta CAT 6 ICAO 2) Servizio antincendio disponibile HR 0530-2200 (0430-2100)	Remarks 1) On request CAT 6 ICAO 2) Fire fighting service available HR 0530-2200 (0430-2100)

7	DISPONIBILITA' STAGIONALE E SISTEMI DI PULITURA PISTE	SEASONAL AVAILABILITY AND CLEARING
---	---	------------------------------------

1	Equipaggiamenti di pulitura Spazzatrici, attrezzature sgombero neve e antighiaccio	Types of clearing equipment Sweepers, snow removal facilities, anti-icing
2	Priorità Pista 01/19, TWY B, Apron 200	Clearance priorities RWY 01/19, TWY B, Apron 200
3	Note 1) RWY 01/19 de-iced/anti-iced con KFOR 2) Il coefficiente d'aderenza della pista è misurato una volta al mese a scopi manutentivi con mezzo Grip tester Findline Irvine GT 180	Remarks 1) RWY 01/19 de-iced/anti-iced with KFOR 2) RWY friction coefficient is measured monthly, for maintenance reasons, by Grip tester type Findline Irvine GT 180

8 DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO ED ALLE PIAZZOLE PROVA	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA
<p>1 Superficie e resistenza dell'area di stazionamento</p> <p>Apron 100 - Aeroclub Superficie: ASPH Resistenza: NIL</p> <p>Apron 200 - Principale Superficie: CONC Resistenza: PCN 120/R/A/X/T</p> <p>Apron 300 - Erba Superficie: Erba Resistenza: NIL</p> <p>Apron 400 - Privato Superficie: CONC Resistenza: NIL</p> <p>CC Superficie: CONC Resistenza: NIL</p> <p>GDF Superficie: CONC Resistenza: NIL</p> <p>MIL Superficie: CONC Resistenza: NIL</p>	<p>Apron surface and strength</p> <p>Apron 100 - Aeroclub Surface: ASPH Strength: NIL</p> <p>Apron 200 - Main Surface: CONC Strength: PCN 120/R/A/X/T</p> <p>Apron 300 - Grass Surface: Grass Strength: NIL</p> <p>Apron 400 - Private Surface: CONC Strength: NIL</p> <p>CC Surface: CONC Strength: NIL</p> <p>GDF Surface: CONC Strength: NIL</p> <p>MIL Surface: CONC Strength: NIL</p>
<p>2 Larghezza, superficie e resistenza delle TWY</p> <p>A Larghezza: 16 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 54/F/A/X/T</p> <p>B Larghezza: 16 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 53/F/B/X/T</p> <p>C Larghezza: 8 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 11/F/B/X/T</p> <p>D Larghezza: 20 M Superficie: Erba Resistenza: NIL</p> <p>E Larghezza: 16 M Superficie: Erba Resistenza: NIL</p> <p>F Larghezza: 11 M Superficie: ASPH Resistenza: NIL</p> <p>M Larghezza: 15 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 48/F/B/X/T</p>	<p>TWY width, surface and strength</p> <p>A Width: 16 M Surface: ASPH Strength: PCN 54/F/A/X/T</p> <p>B Width: 16 M Surface: ASPH Strength: PCN 53/F/B/X/T</p> <p>C Width: 8 M Surface: ASPH Strength: PCN 11/F/B/X/T</p> <p>D Width: 20 M Surface: Grass Strength: NIL</p> <p>E Width: 16 M Surface: Grass Strength: NIL</p> <p>F Width: 11 M Surface: ASPH Strength: NIL</p> <p>M Width: 15 M Surface: ASPH Strength: PCN 48/F/B/X/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) Apron 100 (sosta temporanea) AVBL per aeromobili con MTOW fino a 5000kg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft stand 101 AVBL per aeromobili con MAX apertura alare fino a 18m - aircraft stand 102 AVBL per aeromobili con MAX apertura alare fino a 12m <p>2) Apron 200 (principale): dimensioni 160x46 m</p> <p>3) Apron 300 (erba): dimensioni 270x30 m</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft stand 301; AVBL per elicotteri di MAX dimensione fino a 17m - aircraft stands 302-305; AVBL per aeromobili con MAX apertura alare fino a 15m e MTOW fino a 5000kg - aircraft stands 306-312; AVBL per aeromobili con MAX apertura alare fino a 15m e MTOW fino a 2000kg <p>4) Apron 400: stand privato posizionato a Nord dell'apron 300</p> <p>5) Apron MIL/GDF/CC non utilizzabili da aeromobili civili</p> <p>6) TWY F e M non utilizzabili da aeromobili civili</p>	<p>Remarks</p> <p>1) Apron 100 (temporary stay) AVBL for aircraft with MTOW up to 5000kg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft stand 101 AVBL for aircraft with MAX wingspan up to 18m - aircraft stand 102 AVBL for aircraft with MAX wingspan up to 12m <p>2) Apron 200 (main): dimensions 160x46 m</p> <p>3) Apron 300 (grass): dimensions 270x30 m</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft stand 301; AVBL for helicopters with MAX size up to 17m - aircraft stands 302-305; AVBL for aircraft with max wingspan up to 15m and MTOW up to 5000kg - aircraft stands 306-312; AVBL for aircraft with max wingspan up to 15m and MTOW up to 2000kg <p>4) Apron 400: private stand located North of apron 300</p> <p>5) MIL/GDF/CC apron not usable by civil aircraft</p> <p>6) TWY F and M not usable by civil aircraft</p>
9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA E SISTEMI DI CONTROLLO E SEGNALAZIONE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
<p>1 Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili NIL</p>	<p>Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands NIL</p>

2	Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY Vedi carta AD in vigore RGL sempre accese	RWY and TWY markings and lights See AD chart in force RGL always on
3	Barre d'arresto Vedi carta AD in vigore Barre d'arresto sempre spente	Stop bars See AD chart in force Stop bars always turned off
4	Note 1) Punto di attesa intermedio su TWY C (IHP 'L3') 2) Punto di attesa intermedio su TWY D (IHP 'L2') 3) Punto di attesa intermedio su TWY E (IHP 'L1') 4) RGL e segnaletica verticale non disponibili su TWY F 5) RHP 'D' per RWY 01GLD/19GLD non segnalato	Remarks 1) Intermediate Holding Position on TWY C (IHP 'L3') 2) Intermediate Holding Position on TWY D (IHP 'L2') 3) Intermediate Holding Position on TWY E (IHP 'L1') 4) RGL and signs not available on TWY F 5) RHP 'D' for RWY 01GLD/19GLD not marked/signed

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	
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 Testi in linguaggio chiaro abbreviato, carte IT / EN	Flight documentation/Language used Abbreviated plain language texts, charts 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 Bolzano AFU	ATS units provided with information Bolzano AFU
10	Informazioni climatologiche e informazioni supplementari 1) ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1 2) ITALY MFU: vedi GEN 3.5 3) Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 15000ft 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) Clouds of operational significance: clouds with base height below 15000ft 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 Geode 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
01	007°	1432 x 45	PCN 54/F/A/X/T ASPH	46°27'06.50"N 011°19'27.09"E ----- 46°27'52.14"N 011°19'39.02"E ----- 162.1 FT	770 FT / NIL

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
19	187°	1432 x 45	PCN 54/F/A/X/T ASPH	46°27'52.14"N 011°19'39.02"E ----- 46°27'06.50"N 011°19'27.09"E ----- 162.1 FT	786.1 FT / NIL
01GLD	007°	653 x 20	NIL Erba Grass	46°27'17.89"N 011°19'36.50"E ----- 46°27'38.69"N 011°19'41.97"E ----- NIL	771.8 FT / NIL
19GLD	187°	653 x 20	NIL Erba Grass	46°27'30.69"N 011°19'39.87"E ----- 46°27'17.89"N 011°19'36.50"E ----- NIL	776.4 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
01	+0.34%	NIL	121 x 150	1552 x 140	241 x 90
19	-0.34%	NIL	150 x 150	1552 x 140	193 x 90
01GLD	+0.42%	NIL	NIL	713 x 60	NIL
19GLD	-0.42%	NIL	NIL	713 x 60	NIL

Designazione NR RWY Designation	OFZ Obstacle free zone (OFZ)	Note Remarks
1	12	13
01	NIL	1) L'area pavimentata oltre il fine pista 01 costituita da strip e RESA è utilizzabile per la corsa al decollo da RWY 19/The paved area beyond RWY END 01 consisting of strip and RESA is usable for RWY 19 take-off run 2) Superficie/surface RWY 01/19 - informazioni aggiuntive/additional information: ASPHALT-GROOVED
19	NIL	1) Il turn-pad oltre il fine pista 19 è utilizzabile per la corsa al decollo da RWY 01/The turn-pad beyond RWY END 19 is usable for RWY 01 take-off run 2) Superficie/surface RWY 01/19 - informazioni aggiuntive/additional information: ASPHALT-GROOVED
01GLD	NIL	1) La pista in erba è delimitata da segnaletica orizzontale rettangolare di colore bianco, il fine pista è segnalato da segnaletica orizzontale rettangolare di colore bianco-giallo/The grass RWY is marked by white flat rectangular markers, RWY END is marked by white-yellow flat rectangular markers
19GLD	NIL	1) DTHR: 251 m 2) La soglia spostata è segnalata da segnaletica rettangolare bianco-rossa/Displaced THR is marked by white-red rectangular markers 3) La pista in erba è delimitata da segnaletica orizzontale di colore bianco, il fine pista è segnalato da segnaletica rettangolare bianco-rossa/The grass RWY is marked by white flat rectangular markers, RWY END is marked by white-red rectangular markers

13 | DISTANZE DICHIARATE

DECLARED DISTANCES

Designazione RWY RWY designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
01 START POINT 01	1432 1465	1553 1586	1432 1465	1432 -
19 START POINT 19	1432 1714	1582 1864	1432 1714	1432 -
01GLD	NU	NU	NU	653
19GLD	653	653	653	402

NOTA

Disponibile estensione alla corsa al decollo di 33 m da START POINT RWY 01.
Disponibile estensione alla corsa al decollo di 282 m da START POINT RWY 19.
RWY 01GLD/19GLD presenta delle restrizioni dell'attività di volo come descritto in tabella 22 – punti 4.1-4.8.

REMARK

Runway starter extension of 33 m available from START POINT RWY 01.
Runway starter extension of 282 m available from START POINT RWY 19.
RWY 01GLD/19GLD has flight activity restrictions as described in table 22 - items 4.1-4.8.

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
01	LEAD-IN	3400	LIH	THR G	NIL	4.48° entrambi i lati both sides	13.8	NIL
19	NIL	NIL	NIL	THR G	NIL	4.48° entrambi i lati both sides	13.8	NIL
01GLD	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
19GLD	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
01	NIL	NIL	NIL	NIL	955 477 282	56 56 56 BLUE	W Y BLUE	LIH LIH LIH
19	NIL	NIL	NIL	NIL	282 955 477	56 56 56	R W Y	LIH LIH LIH
01GLD	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
19GLD	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		
01	R	NIL	NIL	2	NIL	1) PAPI 01: -PAPI OPS strumentali: codice pista NR 2 -COV di destra ridotta a 5° -COV di sinistra ridotta a 8° PAPI 01: -PAPI OPS instrument: RWY code NR 2 -Right COV reduced to 5° -Left COV reduced to 8°		

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
19	R	NIL	NIL	2	1	<p>1) PAPI 19: Due apparati come segue: -PAPI OPS non strumentali: codice pista NR 2 -PAPI OPS condizionate da ostacoli ad oltre 4.9 km dalla RWY THR -PAPI utilizzabile solo entro 4.9 km dalla RWY THR</p> <p>Luci di bordo rosse (direzione avvicinamento) / blu (direzione rullaggio) addizionali su parte pavimentata RESA RWY 01</p> <p>PAPI 19: Two sets operative as follows: -PAPI OPS non instrument: RWY code NR 2 -PAPI OPS affected by OBST beyond 4.9 km from the RWY THR -PAPI usable only within 4.9 km from the RWY THR</p> <p>Additional red (approach direction) / blue (taxi direction) edge lights on paved part of RESA RWY 01</p>
01GLD	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
19GLD	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: 46°27'46"N 011°19'47"E Caratteristiche: rotante a luce bianco/verde alternata Orario: O/R	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation ABN Coordinates: 46°27'46"N 011°19'47"E Characteristics: revolving white/green alternating lights Hours: O/R
2	Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI: NIL Anemometri: 1) 566 m dopo THR RWY 01, 240 m lato destro RCL. Lighted 2) 21 m dopo THR RWY 19, 70 m lato destro RCL. Lighted	LDI location and lights Anemometer location and lights LDI: NIL Anemometers: 1) 566 m after THR RWY 01, 240 m right side RCL. Lighted 2) 21 m after THR RWY 19, 70 m right side RCL. Lighted
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 GEIA / 10 secondi	Secondary power supply/Switch over time GEIA / 10 seconds
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	Remarks
Area di atterraggio elicotteri all'interno dell'area militare non utilizzabile da elicotteri civili	Helicopter landing area in military restricted area not usable by civil helicopters

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
Bolzano ATZ Linea congiungente i punti/line joining following points: 46°26'38"N 011°26'21"E 46°22'07"N 011°24'33"E quindi arco di cerchio in senso orario raggio/then arc of circle in clockwise direction radius 5.0 NM con centro su/centred on: 46°23'26"N 011°17'35"E fino a/till point 46°24'45"N 011°10'37"E quindi/then 46°32'12"N 011°12'14"E quindi arco di cerchio in senso orario raggio/then arc of circle in clockwise direction radius 1.5 NM con centro su/centred on: 46°32'04"N 011°14'23"E fino a/till point 46°33'34"N 011°14'27"E quindi/then 46°33'07"N 011°20'30"E quindi arco di cerchio in senso orario raggio/then arc of circle in clockwise direction radius 5.0 NM con centro su/centred on: 46°28'10"N 011°19'28"E fino a/till point 46°26'38"N 011°26'21"E	6500 FT AMSL	G	Bolzano Aerodrome INFO EN / IT	10000 FT	1) WI Milano FIR 2) Zona radio obbligatoria. Vedi ENR 2.2/Radio mandatory zone. See ENR 2.2 (RMZ)

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	0530-2200 (0430-2100)	NIL
AFIS	Bolzano Aerodrome INFO	120.600 MHZ	0530-2200 (0430-2100)	NIL

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
RWY 01 LOC (2° E-2010.0)	IBZ	109.10 MHZ	H24	46°27'20.5"N 011°19'41.5"E	NIL	30 NM limitazioni a/limitations at 30 NM MRA 12000 FT	1) COV: Entro le 10 NM COV orizzontale ridotta a +/- 10°, oltre le 10 NM entro le 30 NM COV orizzontale ridotta a +/- 5°/ Within 10 NM horizontal COV reduced to +/- 10°, beyond 10 NM within 30 NM horizontal COV reduced to +/- 5°

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	IBZ	CH 28X	H24	46°27'20.6"N 011°19'41.1"E	245 M AMSL	30 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 30 NM MRA 12000 FT	1) COV: Entro le 30 NM COV orizzontale ridotta a +/- 5° dal course del LOC associato / Within 30 NM horizontal COV reduced +/- 5° from LOC associated course 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, item 3.1.
VOR/DME (3° E-2020.0)	OZE	117.05 MHZ CH 117Y	VOR H24 DME H24	VOR 46°24'18.7"N 011°17'32.3"E DME 46°24'18.9"N 011°17'32.9"E	651 M AMSL	40 NM/25000 FT	1) MAINT: VOR: il primo WED del mese / first WED of the month: 1000-1100 (0900- 1000) 2) COV: ridotta a/reduced to 25 NM 3) Settore 210°/ 320°: COV ridotta a/ reduced to FL 250 4) Settore 320°/ 210°: COV ridotta a/ reduced to FL 190
VOR/DME (3° E-2020.0)	VIC	113.40 MHZ CH 81X	VOR H24 DME H24	VOR 45°38'14.3"N 011°40'34.9"E DME 45°38'14.3"N 011°40'34.3"E	65 M AMSL	80 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 030°/060° MRA 10000 FT 060°/230° MRA 5000 FT 230°/270° MRA 7000 FT 270°/300° MRA 10000 FT 300°/030° MRA 16000 FT	1) MAINT: VOR Primo MON di ogni mese / first MON each month: 0900- 1100 (0800-1000) DME Primo MON di APR e OCT/first MON of APR and OCT: 0900-1100 (0800- 1000)

20 | REGOLAMENTI DEL TRAFFICO LOCALE

LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

1	Usso preferenziale delle piste L'uso contemporaneo delle piste/eliporto è proibito	Runway preferential use Contemporary use of runways/helipad is prohibited
2	Apron Ordinato Movimento degli aeromobili sui piazzali 1) Le regole di ordinato movimento si applicano solo sugli Apron 200 e 300. 2) L'Apron 200 è riservato ad aeromobili con MTOW superiore a 5000kg. È obbligatorio un servizio minimo di handling. 3) I piloti degli aeromobili in partenza dagli Apron 200 e 300 comunicheranno all'AFIU lo stato di "AIRCRAFT READY" alla prima chiamata. NOTE Lo stato di "AIRCRAFT READY" significa: - operazioni di handling concluse - porte e stive sono chiuse - aircraft safety area (ASA) libera da persone, mezzi, equipaggiamenti e ostacoli ad eccezione delle attrezzature eventualmente indispensabili per la messa in moto dell'aeromobile (GPU, ASU) - marshalling presente ove necessario e/o richiesto - è stata consegnata all'handler tutta la documentazione prevista (se applicabile) - rimorchio per push-back connesso (se applicabile)	Apron Orderly movement of aircraft on aprons 1) The orderly movement does apply only on Apron 200 and 300. 2) Apron 200 is reserved to aircraft with MTOW more than 5000Kg. Minimum handling is mandatory. 3) Departing aircraft from Apron 200 and 300 shall report to AFIU the status of "AIRCRAFT READY" on their first call. REMARKS "AIRCRAFT READY" status means: - handling operations completed - aircraft doors and holds are closed - aircraft safety area (ASA) clear from vehicles, equipment, obstacles and ground personnel with the exception of equipment that may be necessary for engine start-up (GPU, ASU) - marshalling available if requested or needed - compulsory documentation provided to handler (if applicable) - push-back tractor connected (if applicable)
3	Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio L'utilizzo della taxiway C è permessa esclusivamente ad aeromobili con apertura esterna del carrello principale inferiore a 4.5m	Special rules for taxiway use Use of taxiway C is allowed only for aircraft with an outer main gear wheel span less than 4.5m

<p>4 Procedure applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO) Qualora le condizioni meteorologiche siano tali da non permettere il monitoraggio visivo da parte dell'AFIU di tutta o parte dell'area di movimento (condizioni di visibilità 2), si applicheranno le seguenti condizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) In area di movimento è consentita la movimentazione di un solo aeromobile per volta 2) L'utilizzo del follow-me o del traino è obbligatorio con visibilità inferiore a 400m 	<p>Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO) If the weather conditions are such as not to allow visual monitoring by AFIU of all or part of the movement area (visual condition 2), the following conditions shall apply:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) In the movement area only one aircraft at a time is allowed to move 2) Use of a follow-me vehicle or towing is mandatory with visibility less than 400m
<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> <ol style="list-style-type: none"> 1) L'atterraggio degli elicotteri è consentito solo sulle piste 2) Attività aviolancistica: è consentita sull'aeroporto con istituzione di apposita TSA (zona temporaneamente segregata) disciplinata tramite NOTAM. Durante le attivazioni tattiche della TSA (lancio paracadutisti in corso) gli aeromobili non facenti parte dell'attività potrebbero subire ritardi 	<p>Local flight restrictions</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Helicopters landing is only allowed on runways 2) Parachuting Activity: it is allowed on the airport with the establishment of a special TSA (temporary segregated area) regulated by NOTAM. During the tactical activation of the TSA (parachute launch in progress) the aircraft not part of the activity may be subject to delays
<p>7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale Per ulteriori informazioni si suggerisce di visitare la sezione "General Aviation" del sito internet del gestore aeroportuale: www.bolzanoairport.it</p>	<p>Provisions for general aviation aircraft For further information it is suggested to visit the section "General Aviation" of the aerodrome operator website: www.bolzanoairport.it</p>
<p>8 Avaria radio sull'area di manovra Ogniquale volta un aeromobile che operi in area di manovra si trovi in una situazione di avaria radio dovrà comportarsi come segue: <u>Aeromobile in partenza:</u> continuerà sul percorso di rullaggio fino a raggiungere la prima posizione di attesa (RHP o IHP), dove rimarrà in attesa del follow-me per rientrare al parcheggio <u>Aeromobile in arrivo:</u> libererà la pista sull'appropriata via di rullaggio e rimarrà in attesa del follow-me per il parcheggio</p>	<p>Radio failure on manoeuvring area Whenever an aircraft operating in the manoeuvring area experiences a communication failure it shall operate as follows: <u>Departing aircraft:</u> it shall continue on the taxi route until reaching the first holding position (RHP or IHP), where it shall wait for the follow-me vehicle in order to be guided back to the parking stand <u>Arriving aircraft:</u> it shall vacate the runway on the appropriate taxiway and wait for the follow-me vehicle in order to be guided to the parking stand</p>

21 PROCEDURE ANTIRUMORE	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
--------------------------------	-----------------------------------

<p>1 Generalità NIL</p>	<p>General NIL</p>
<p>2 Uso delle piste</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Partenze NIL 2) Arrivi NIL 3) Restrizioni notturne NIL 	<p>Use of RWY</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Departures NIL 2) Arrivals NIL 3) Night restrictions NIL
<p>3 Restrizioni al suolo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Spinta inversa NIL 2) APU È suggerito un uso limitato nelle ore 2200-0600 (2100-0500) 3) Prove Motori Previo coordinamento col Gestore Aeroportuale (ABD AIRPORT SPA) 	<p>Ground restrictions</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Reverse NIL 2) APU Limited use suggested between 2200-0600 (2100-0500) 3) Engine run ups Prior coordination with the Aerodrome Operator (ABD AIRPORT SPA)
<p>4 Attività addestrativa NIL</p>	<p>Training activity NIL</p>

22 PROCEDURE DI VOLO	FLIGHT PROCEDURES
-----------------------------	--------------------------

<p>1 GENERALITA' Presenza di circuiti di traffico per aeromobili a motore e alianti. Vedi procedure per voli VFR.</p>	<p>GENERAL Presence of traffic circuits for engine powered aircraft and gliders. See procedures for VFR flights.</p>
<p>2 PROCEDURE PER I VOLI IFR</p> <p>2.1 Informazioni generali</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Data la classificazione dello spazio aereo (G) e la peculiarità dell'orografia circostante l'aeroporto, le operazioni IFR sono consentite in accordo alle procedure di arrivo e partenza pubblicate e secondo quanto di seguito specificato. 2) Le operazioni IFR sono limitate ad un solo aeromobile alla volta da/per Bolzano, Trento/Mattarello ed elisuperficie Ospedale di Cles (LIKC) per qualsiasi combinazione di arrivi e/o partenze strumentali. Altri traffici attenderanno al suolo o nei circuiti di attesa pubblicati, fino a che l'operazione IFR in atto non sia stata completata. 3) L'utilizzo delle procedure strumentali di arrivo e di partenza è soggetto a particolari restrizioni ed autorizzazioni (vedi tabella 23). 4) Per le partenze notturne vedere la tabella 23. <p>2.2 Arrivi</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Procedure di entrata Descrizione delle STAR: Vedere tabella 24 2) Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento Procedura guidata strumentalmente per forare le nubi LOC+DME RWY 01 	<p>PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS</p> <p>General information</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Due to airspace classification (G) and the peculiarity of the orography surrounding the airport, IFR operations are allowed in accordance with published arrival and departure procedures and as specified below. 2) IFR operation are limited to one aircraft at a time to/from Bolzano, Trento/Mattarello and Cles Hospital helipad (LIKC) for any instrument arrival and departure. Other aircraft shall wait on the ground or hold over the designated holding path until the instrument procedure is completed. 3) The use of arrival and departure instrument flight procedures is subject to particular restrictions and authorizations (see table 23). 4) For night-time departures see table 23. <p>Arrivals</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Entry procedures STAR description: See table 24 2) Holding/approach/missed approach procedures Instrument Cloud Breaking Procedure LOC+DME RWY 01

La procedura può essere eseguita secondo quanto di seguito riportato:

- a) Il segmento finale a vista dal MAPt al campo è consentito alle seguenti condizioni:

Durante il giorno

- visibilità (il valore misurato dall'operatore AFIU o dichiarato dal pilota in volo e riferito alla direzione di atterraggio/decollo) non inferiore a 5km
- ceiling non al di sotto di 2700ft (3500ft AMSL)
- in ogni caso è necessario avere il campo in vista a 2NM IBZ DME

Durante la notte

- visibilità (il valore misurato dall'operatore AFIU o dichiarato dal pilota in volo e riferito alla direzione di atterraggio/decollo) non inferiore a 8km
- ceiling non al di sotto di 2700ft (3500ft AMSL)

- b) Istruzioni per il segmento finale a vista RWY 01

Durante il giorno

- Al MAPt, con le luci RWY lead-in in vista, seguire le indicazioni delle luci RWY lead-in mantenendo l'allineamento di IBZ LOC e la lettura DME fino a 2NM IBZ DME, quindi procedere per l'atterraggio mantenendo il campo in vista.

Nota:

Al MAPt è necessario acquisire contatto visivo con gli ostacoli orografici presenti sul lato sinistro dell'avvicinamento, che forano la VSS.

Durante la notte

- Al MAPt, con le luci RWY lead-in in vista, seguire le indicazioni delle luci RWY lead-in mantenendo l'allineamento di IBZ LOC e la lettura del DME fino a 2NM IBZ DME, quindi procedere per l'atterraggio mantenendo il campo in vista.

Nota:

è necessario mantenere sempre in vista le luci del PAPI a causa di della presenza di ostacoli orografici sul lato sinistro dell'avvicinamento, che forano la superficie VSS ma non forano la superficie di protezione del PAPI (OPS).

- c) Istruzioni per il segmento finale a vista RWY 19

Durante il giorno

- eseguire la procedura in accordo al precedente punto b) fino ad avere il campo in vista, quindi inserirsi nel circuito di traffico destro (ad Ovest del campo), a condizione che sussistano condizioni di:
- visibilità (il valore misurato dall'AFIU o dichiarato dal pilota in volo e riferito alla direzione di atterraggio/decollo) non inferiore ai 5km
- ceiling non al di sotto di 2700ft (3500ft AMSL)

Durante la notte

- l'atterraggio per RWY 19 è proibito

- d) Gli operatori dovranno definire procedure per garantire che l'aeromobile sia correttamente configurato al FAF. Questo può comportare l'anticipo della configurazione di avvicinamento allo IAF, ed in accordo a quanto previsto dal Manuale di Volo dell'Aeromobile.

- e) Se non vengono raggiunte condizioni a vista la salita deve essere impostata senza ritardo al passaggio del MAPt.

- f) Le procedure di contingency (in caso di balked landing) sviluppate dall'operatore dovrebbero considerare l'uso delle informazioni fornite dal DME e/o dal GNSS per rimanere libere dagli ostacoli durante le operazioni notturne.

Procedura guidata strumentalmente per forare le nubi RNP APCH RWY 01

La procedura può essere eseguita secondo quanto di seguito indicato:

- a) Il segmento finale a vista dal MAPt al campo è consentito alle seguenti condizioni:

Durante il giorno

- visibilità (il valore misurato dall'operatore AFIU o dichiarato dal pilota in volo e riferito alla direzione di atterraggio/decollo) non inferiore a 5 km
- ceiling non al di sotto di 2700 ft (3500 ft AMSL)
- in ogni caso è necessario avere il campo in vista a 2NM dalla THR

Durante la notte

- visibilità (il valore misurato dall'operatore AFIU o dichiarato dal pilota in volo e riferito alla direzione di atterraggio/decollo) non inferiore a 8 km
- ceiling non al di sotto di 2700 ft (3500 ft AMSL)

- b) Istruzioni per il segmento finale a vista per RWY 01:

Durante il giorno

- Al MAPt, con le luci RWY lead-in in vista, assicurarsi di cambiare la guida laterale da LNAV a quella più appropriata per mantenere la rotta e seguire le indicazioni delle luci RWY lead-in fino all'acquisizione del contatto visivo con la pista.

Nota:

al MAPt è necessario acquisire il contatto visivo con gli ostacoli orografici presenti sul lato sinistro dell'avvicinamento, che forano la superficie VSS.

The procedure can be executed according to what is described below:

- a) Visual final segment from MAPt to the field is allowed only under the following conditions:

During daylight

- visibility (the value measured by AFIU operator or declared by the pilot in flight and referred to the landing/take off direction) not less than 5km
- ceiling not below 2700ft (3500ft AMSL)
- in any case the field shall be in sight at 2 NM IBZ DME

During night-time

- visibility (the value measured by AFIU operator or declared by the pilot in flight and referred to the landing/take off direction) not less than 8km.
- ceiling not below 2700ft (3500ft AMSL)

- b) Visual final segment instructions for RWY 01

During daylight

- At MAPt, with RWY lead-in lights in sight follow RWY lead-in lights indications maintaining IBZ LOC course and DME reading until 2NM IBZ DME then proceed for landing maintaining the field in sight.

Remark:

Visual contact required at MAPt with orographic obstacles located on the left side of the approach, which penetrates VSS surface.

During night-time

- At MAPt, with RWY lead-in lights in sight follow RWY lead-in lights indications maintaining IBZ LOC course and DME reading until 2NM IBZ DME then proceed for landing maintaining the field in sight.

Remark:

visual contact with PAPI lights required due to orographic obstacles on the left side of the approach which penetrates VSS surface but that are cleared by PAPI Obstacle Protection Surface (OPS).

- c) Visual final segment instructions for RWY 19

During daylight

- perform the procedure according to item b) above until field is in sight, then join right hand traffic circuit (West of the field) provided that:
- visibility (the value measured by the AFIU operator or declared by the pilot in flight and referred to the landing/take off direction) is not less than 5km
- ceiling is not below 2700ft (3500ft AMSL)

During night-time

- landing for RWY 19 is forbidden

- d) Operators shall develop procedures to guarantee that the aircraft is in the proper configuration at the FAF. This may require anticipating the approach configuration as early as the IAF and in accordance with the AFM.

- e) If Visual conditions not achieved, climb must be established without delay when passing the MAPt

- f) Contingency procedures (in case of balked landing) developed by the operators should consider using DME and/or GNSS information to remain clear of obstacles during night-time operations.

Instrument guided cloud breaking procedure RNP APCH RWY 01

The procedure can be performed according to what is described below:

- a) Visual final segment from MAPt to the field is allowed only under the following conditions:

During daylight

- visibility (the value measured by AFIU operator or declared by the pilot in flight and referred to the landing/take off direction) not less than 5 km
- ceiling not below 2700 ft (3500 ft AMSL)
- in any case the field shall be in sight at 2 NM before THR

During night-time

- visibility (the value measured by AFIU operator or declared by the pilot in flight and referred to the landing/take off direction) not less than 8 km
- ceiling not below 2700 ft (3500 ft AMSL)

- b) Visual final segment instructions for RWY 01:

During daylight

- At MAPt, with RWY lead-in lights in sight, be sure to change lateral navigation from LNAV to the one suitable to maintain the track and follow RWY lead-in lights indications until visual contact with the runway is acquired.

Remark:

visual contact required at MAPt with orographic obstacles located on the left side of the approach penetrating VSS surface.

<p><u>Durante la notte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Al MAPt, con le luci RWY lead-in ed il PAPI in vista, assicurarsi di cambiare la guida laterale da LNAV a quella più appropriata per mantenere la rotta e seguire le indicazioni delle luci RWY lead-in fino all'acquisizione del contatto visivo con la pista. <p>Nota: è necessario mantenere sempre in vista le luci del PAPI, a causa della presenza di ostacoli orografici sul lato sinistro dell'avvicinamento, che forano la superficie VSS, ma che non forano la superficie di protezione ostacoli (OPS) del PAPI.</p> <p>c) Istruzioni per il segmento finale a vista per RWY 19</p> <p><u>Durante il giorno</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - eseguire la procedura in accordo al precedente punto b) fino ad avere il campo in vista, quindi inserirsi nel circuito di traffico destro (ad Ovest del campo), a condizione che sussistano condizioni di: - visibilità (il valore misurato dall'operatore AFIU o dichiarato dal pilota in volo e riferito alla direzione di atterraggio/decollo) non inferiore a 5 km - ceiling non al di sotto di 2700 ft (3500 ft AMSL) <p><u>Durante la notte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - l'atterraggio per RWY 19 è proibito <p>d) Monitorare accuratamente la traiettoria laterale in prossimità del MAPt (PB819) allo scopo di essere pronti a cambiare la guida di volo in modalità HDG (o volo manuale) in corrispondenza o prima del punto PB819 se sono raggiunte condizioni a vista.</p> <p>e) Se non vengono raggiunte condizioni a vista la salita deve essere impostata senza ritardo al passaggio del MAPt.</p> <p>f) Gli operatori dovranno definire procedure per garantire che l'aeromobile sia correttamente configurato al FAF. Questo può comportare l'anticipo della configurazione di avvicinamento allo IAF, ed in accordo a quanto previsto dal Manuale di Volo dell'Aeromobile.</p> <p>3) Controllo delle velocità NIL</p> <p>4) Procedure di radio-avaria Il contatto radio con Bolzano AFIU è obbligatorio prima di lasciare lo IAF, allo scopo di ricevere qualunque informazione pertinente. In caso di radio-avaria e contestuali condizioni IMC, i piloti dovranno dirottare sull'aerodromo alternato, inserendo il codice 7600 sul transponder SSR.</p> <p>2.3 Partenze</p> <p>1) Informazioni generali Vedere tabella 23.</p> <p>2) Procedure per la messa in moto NIL</p> <p>3) Procedure di uscita Procedure di salita iniziale e SID: Vedere tabella 24</p> <p>4) Controllo delle velocità NIL</p>	<p><u>During night-time</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - At MAPt, with RWY lead-in lights and PAPI in sight, be sure to change lateral navigation from LNAV to the one suitable to maintain the track and follow RWY lead-in lights indications until visual contact with the runway is acquired. <p>Remark: visual contact with PAPI lights required, due to orographic obstacles on the left side of the approach penetrating VSS surface but cleared by PAPI Obstacle Protection Surface (OPS).</p> <p>c) Visual final segment instructions for RWY 19</p> <p><u>During daylight</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - perform the procedure according to item b) above until field in sight, then join right hand traffic circuit (West of the field), provided that: - visibility (the value measured by the AFIU operator or declared by the pilot in flight and referred to the landing/take off direction) is not less than 5 km - ceiling is not below 2700 ft (3500 ft AMSL) <p><u>During night-time</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - landing for RWY 19 is forbidden <p>d) Clearly monitor the lateral trajectory in proximity of the MAPt (PB819) in order to be ready to change the flight guidance to HDG mode (or manual flight) at or before PB819 if visual conditions are achieved.</p> <p>e) If Visual conditions not achieved, climb must be established without delay when passing the MAPt.</p> <p>f) Operators shall develop procedures to guarantee that the aircraft is in the proper configuration at the FAF. This may require anticipating the approach configuration as early as the IAF and in accordance with the AFM.</p> <p>3) Speed control NIL</p> <p>4) Radio-failure Radio contact with Bolzano AFIU is mandatory before leaving the IAF, in order to receive any information concerned. In the event of radio failure and in IMC, pilots are requested to divert to alternate aerodrome, with the SSR transponder set on 7600.</p> <p>Departures</p> <p>1) General information See table 23.</p> <p>2) Start-up procedures NIL</p> <p>3) Exit procedures and SID Initial Climb Procedures and SID: 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) Le operazioni VFR CAT (Traffico Aereo Commerciale) sono consentite solo con visibilità non inferiore a 5 km.</p> <p>2) Nessun traffico VFR è consentito all'interno dell'ATZ di Bolzano durante lo svolgimento di un avvicinamento o partenza IFR. Il traffico VFR deve contattare Bolzano AFIU sui previsti Visual Reporting Points prima dell'ingresso nell'ATZ per ricevere informazioni circa la presenza eventuale di traffico IFR. Il traffico VFR, prima di poter interessare l'ATZ, dovrà attendere che il traffico IFR abbia lasciato l'ATZ oppure sia atterrato. Per le ragioni sopra descritte il traffico VFR potrebbe subire ritardi.</p>	<p>PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS</p> <p>General information</p> <p>1) VFR CAT (Commercial Air Traffic) operations are allowed only with visibility not less than 5 km.</p> <p>2) No VFR traffic is allowed within Bolzano ATZ when an IFR approach or departure is in progress at Bolzano. VFR traffic shall contact Bolzano AFIU over the established Visual Reporting Points before entering the ATZ, in order to receive information about existing IFR traffic. VFR traffic, before entering in ATZ, shall wait that IFR traffic has left the ATZ or has landed. For the reasons described above, VFR traffic may be subject to delay.</p>

<p>3) A causa del particolare contesto orografico nell'area geografica compresa tra Bolzano e Trento e della limitata possibilità di stabilire contatto radio con il competente Ente ATS, al fine di agevolare le operazioni in VFR in tale area, sono stati definiti due settori VFR, denominati "Valle dell'Adige" e "Cles", le cui caratteristiche sono definite in ENR 2.1.1.1 e rappresentate in ENR 6.3 Carte d'Area VFR. Il volume identificato dai due settori contiene parte delle procedure strumentali, con le relative aree di protezione, degli aeroporti di Bolzano e Trento/Mattarello e dell'elisuperficie Ospedale di Cles (LIKC). All'interno di questo spazio aereo un volo VFR potrebbe interferire con operazioni IFR da/per Bolzano e/o Trento Mattarello e/o elisuperficie Ospedale di Cles (LIKC).</p> <p>4) Il traffico VFR potrà operare all'interno dei settori VFR "Valle dell'Adige" e "Cles" mantenendosi al di fuori delle traiettorie di aeromobili che effettuano una procedura strumentale di salita iniziale o di avvicinamento da/per Bolzano e/o Trento/Mattarello e/o elisuperficie Ospedale di Cles (LIKC), con riferimento ai percorsi pubblicati delle procedure, incluso il mancato avvicinamento. A tal fine, il traffico VFR che intende interessare tali aree deve comunque tentare di stabilire contatto radio con Padova FIC/ACC oppure con Bolzano AFIU o Trento AFIU, per ottenere informazioni circa l'eventuale presenza di tali aeromobili.</p> <p>4.2 Attività di circuito Aeromobili a motore (incluso motoalante) esclusivamente ad ovest:</p> <p>a) RWY 01/01GLD: virata a sinistra a 2500 ft QNH b) RWY 19/19GLD: virata a destra a 2000 ft QNH</p> <p>Alianti esclusivamente ad est:</p> <p>a) RWY 01GLD: solo atterraggio con virata a destra a 1800 ft QNH b) RWY 19GLD: virata a sinistra a 1800 ft QNH</p> <p>NOTA Aeromobile trainatore consentito ad est solo con aliante agganciato</p> <p>4.3 Arrivi RWY 19GLD: atterraggio consentito solamente ad alianti non a motore e pilota in comando familiarizzato dall'Aeroclub di Bolzano con le restrizioni di cui ai punti 4.1-4.8 o nei casi di emergenza. Atterraggio alianti preferibilmente su RWY 01GLD. Per dettagli riguardanti la familiarizzazione contattare info@aeroclub.bz.</p> <p>4.4 Partenze RWY 01GLD: decollo non consentito.</p> <p>4.5 Sorvoli</p> <p>a) Sorvolo dei piazzali 200 e 300 non consentito al di sotto di 1000 ft QNH b) Passaggio basso su RWY 01GLD/19GLD non consentito al di sotto di 1000 ft QNH</p> <p>4.6 VFR Speciale NIL</p> <p>4.7 VFR notturno Il VFR notturno non è consentito</p> <p>4.8 Attività addestrativa</p> <p>a) RWY 01GLD/19GLD: touch-and-go non consentito b) RWY 01GLD/19GLD: volo stazionario non consentito</p>	<p>3) Due to the limitations in establishing radio contact with the competent ATS Unit, resulting from the particular orographical characteristics of geographical area between Bolzano and Trento, in order to facilitate VFR operations in that area, VFR sectors called "Valle dell'Adige" and "Cles" are defined, with characteristics reported in ENR 2.1.1.1 and shown in ENR 6.3 VFR Area Charts. The volume identified by the the two VFR sectors contains part of the instrument procedures, with the relative protection areas, associated to Bolzano and Trento/Mattarello airports and Cles Hospital helipad (LIKC). Within this airspace a VFR flight could interfere with IFR operations from/to Bolzano and/or Trento/Mattarello and/or Cles Hospital helipad (LIKC).</p> <p>4) All VFR flights that will affect the VFR sectors "Valle dell'Adige" and "Cles" shall keep outside the flight path of aircraft performing an initial climb or instrument approach procedure from/to Bolzano and/or Trento/Mattarello and/or Cles Hospital helipad (LIKC), with reference to the published routes of the procedures, including missed approach. With this scope VFR flights shall try to establish radio contact with Padova FIC/ACC or Bolzano AFIU or Trento AFIU in order to obtain information about the presence of aircraft performing such instrument procedures.</p> <p>Circuit activity Engine powered aircraft (engine-powered glider included) only at west:</p> <p>a) RWY 01/01GLD: left turn at 2500 ft QNH b) RWY 19/19GLD: right turn at 2000 ft QNH</p> <p>Gliders only at east:</p> <p>a) RWY 01GLD: landing only with right turn at 1800 ft QNH b) RWY 19GLD: left turn at 1800 ft QNH</p> <p>REMARK Towing aircraft allowed at east only with towed glider</p> <p>Arrivals RWY19GLD: landing allowed only for non-engine powered glider and pilot-in-command familiarized by the Aeroclub Bolzano with the restrictions referred to items 4.1-4.8 or in emergency cases. Preferential landing direction for glider is RWY 01GLD. For details regarding familiarization contact info@aeroclub.bz.</p> <p>Departures RWY 01GLD: take-off not allowed.</p> <p>Overflying</p> <p>a) Overflying of Apron 200/300 not allowed below 1000 ft QNH b) Low Pass of RWY 01GLD/19GLD not allowed at less than 1000 ft QNH</p> <p>Special VFR NIL</p> <p>VFR/N Night VFR is not allowed</p> <p>Training activity</p> <p>a) RWY 01GLD/19GLD: touch-and-go not allowed b) RWY 01GLD/19GLD: hovering not allowed</p>
23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE	ADDITIONAL INFORMATION
<p>1 Di giorno e di notte le procedure strumentali di arrivo e di partenza possono essere effettuate solo dagli Operatori autorizzati dal gestore aeroportuale, come di seguito indicato, e dagli Operatori di voli di Stato Italiani autorizzati dalle competenti Amministrazioni dello Stato. Tale autorizzazione non esime l'operatore / pilota dall'ottenere un'approvazione o autorizzazione dall'autorità aeronautica competente del proprio stato di appartenenza laddove una tale autorizzazione / approvazione sia richiesta. L'autorizzazione del gestore aeroportuale non è richiesta per la procedura "VOR a" che può essere effettuata solo da Operatori di Trasporto Aereo Commerciale (CAT) di giorno.</p> <p>VOR a CAT A/B/C La procedura e le connesse procedure proposte/suggerite in 'VAC Bolzano RWY 01', 'VAC Bolzano RWY 19' e 'Balked Landing Procedure RWY 01' può essere eseguita solo di giorno, non richiede una specifica autorizzazione di ENAC o del gestore aeroportuale. La procedura è eseguibile solo di giorno, dagli operatori con Certificato di Operatore Aereo (AOC) che abbiano classificato l'aeroporto come di Categoria "C" in accordo ai criteri definiti nella AMC 1 ORO.FC.105(b)(2);(c), secondo quanto di seguito riportato:</p> <p>- aeromobili di categoria C: l'atterraggio avverrà in VFR dopo aver cancellato il piano di volo IFR su OZE VOR</p>	<p>During daylight and during night-time the arrival and departure instrument flight procedures can be performed only by Operators approved by the aerodrome operator, as reported in the following points, and by Operators conducting Italian State Flights, authorized by the competent State administrations. This authorization does not relieve the operator / pilot to obtain an approval or authorization from the competent national aviation authority of the state of the operator / pilot if so required.</p> <p>The authorization by the aerodrome operator is not required for the execution of "VOR a" instrument approach procedure which can be performed only by Commercial Air Transport Operators (CAT) during daylight.</p> <p>VOR a CAT A/B/C The procedure and proposed/suggested procedures described in 'VAC Bolzano RWY 01', 'VAC Bolzano RWY 19' and 'Balked Landing Procedure RWY 01' can be performed during daylight only, without any specific national Civil Aviation Authority (ENAC) or aerodrome operator authorization. The procedure is flyable only during daylight by operators with Air Operator Certificate (AOC), having the Aerodrome classified as "C" according to the criteria defined in the AMC 1 ORO.FC.105(b)(2);(c), according to what is described below:</p> <p>- CAT C aircraft: landing will take place according to VFR, after cancelling IFR flight plan over OZE VOR</p>

<p>- aeromobili di categoria A e B: l'atterraggio per pista 01 avverrà in seguito al completamento della procedura descritta nella carta VAC Bolzano RWY 01. L'atterraggio per RWY 19 avverrà a seguito di effettuazione di circling per RWY 19. Come ausilio all'effettuazione della procedura di circling RWY 19 è pubblicata la cartina VAC Bolzano RWY 19, che contiene informazioni finalizzate a facilitare la pianificazione delle manovre a vista per l'atterraggio. I limiti di visibilità e ceiling per poter effettuare la procedura sono riportati nelle relative carte (AD 2 LIPB 5-7, VAC Bolzano RWY 19, AD 2 LIPB 5-9, VAC Bolzano RWY 01).</p> <p>Procedura guidata strumentalmente per forare le nubi RNP APCH RWY 01</p> <p>La procedura può essere eseguita di giorno e di notte solo dagli operatori aerei i cui aeromobili e piloti sono specificatamente autorizzati dal gestore aeroportuale.</p> <p>L'autorizzazione ha validità massima di un anno rinnovabile. Informazioni per l'autorizzazione possono essere richieste al gestore aeroportuale, email generalaviation@bolzanoairport.it</p> <p>a) A causa di ostacoli significativi interessanti la procedura di avvicinamento strumentale, i gradienti di discesa sull'avvicinamento finale ed il gradiente di salita del mancato avvicinamento eccedono i valori raccomandati dal PANS-OPS DOC 8168 e richiedono aeromobili con particolari prestazioni. Inoltre, a causa dell'orografia circostante la procedura, ai fini della sicurezza è richiesta la stretta aderenza alle prescrizioni pubblicate. Presso il gestore aeroportuale è disponibile un briefing nel quale sono descritte le ulteriori differenze significative da quanto raccomandato dal PANS-OPS DOC 8168 e le raccomandazioni operative, nonché informazioni sulle procedure in uso e sulle caratteristiche dell'infrastruttura.</p> <p>È richiesta la presa visione di questo documento, e dei relativi aggiornamenti, da parte di tutti i piloti.</p> <p>b) Per poter ottenere e mantenere l'autorizzazione all'effettuazione della procedura il PIC/Comandante di velivoli in operazioni commerciali, nonché di ogni velivolo a reazione o con massa massima al decollo superiore a 5700kg, deve inoltre soddisfare i seguenti requisiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - avere un'esperienza di almeno 100h e 10 tratte negli ultimi 120 giorni consecutivi o 150h e 20 tratte (senza limiti di tempo) sullo stesso tipo di aeromobile - soddisfare quanto stabilito per gli aeroporti di categoria C dalla AMC 1 ORO.FC.105(c)(2), relativa al Regolamento UE 965/2012. <p>c) Per poter rinnovare l'autorizzazione all'effettuazione della procedura il PIC/Comandante di velivoli in operazioni commerciali, nonché di ogni velivolo a reazione con massa massima al decollo superiore a 5700kg, deve effettuare un decollo, avvicinamento ed atterraggio sull'aeroporto almeno una volta entro un periodo di 12 mesi in accordo a ORO.FC.105 (c) e relative AMC.</p> <p>d) Particolare attenzione deve essere prestata alla lunga durata del segmento finale a vista. Ciò aumenta la probabilità di un'interruzione dell'atterraggio (rejected/balked landing), di difficile esecuzione a causa del terreno elevato che circonda l'aeroporto. Tutti gli operatori, nello sviluppare procedure di contingency per interruzione dell'atterraggio (rejected/balked/landing) dovrebbero considerare l'uso di informazioni fornite da GNSS e DME per rimanere separati dagli ostacoli durante la notte. Gli operatori commerciali di velivoli, nonché gli operatori non commerciali di velivoli a reazione o con massa massima al decollo superiore a 5700kg, devono predisporre una relazione che attesti e dimostri la possibilità di garantire le prestazioni richieste per un'interruzione dell'atterraggio (rejected/balked landing) indicando le eventuali limitazioni conseguenti (per esempio di peso), anche con il motore critico inoperativo; le eventuali limitazioni dovranno poi essere rispettate nel corso delle operazioni. Se le previste condizioni a vista non sono stabilite al raggiungimento delle minime, i piloti devono comunque interrompere l'avvicinamento senza ritardi.</p> <p>In ogni caso è proibito effettuare avvicinamenti di notte con motore inoperativo (one engine out) e/o interruzioni dell'atterraggio (rejected/balked landing) oltre il punto di mancato avvicinamento, se non giustificati da un'emergenza</p> <p>e) La procedura può essere effettuata solo se tutti i seguenti sistemi di navigazione ed aiuti visivi sono completamente operativi: GNSS, PAPI e luci pista, comprese le RWY lead-in lights. E' responsabilità dell'operatore aereo disporre di procedure di contingency in caso di improvvisa avaria di qualunque degli aiuti di cui sopra.</p>	<p>- CAT A/B aircraft: landing for RWY 01 will take place after completing the procedure described in chart VAC Bolzano RWY 01. Landing for RWY 19 will take place after completing circling manoeuvres. The chart VAC Bolzano RWY 19 is published in order to provide information for planning the visual manoeuvres for landing RWY 19.</p> <p>Visibility and ceiling limitations to perform the procedure are reported on charts (AD 2 LIPB 5-7, VAC Bolzano RWY 19, AD 2 LIPB 5-9, VAC Bolzano RWY 01).</p> <p>Instrument guided cloud breaking procedures RNP APCH RWY 01</p> <p>The procedure can be performed day and night only by those operators whose aircraft and pilots are specifically authorized by the aerodrome operator.</p> <p>The authorization is valid for one year and is renewable. Info about how to receive the authorization may be requested to the aerodrome operator, email generalaviation@bolzanoairport.it.</p> <p>a) Due to the prominence of obstacles concerning the instrument approach procedure, the descent gradients on final approach and the climbing gradient on missed approach exceed the recommended values as shown in PANS-OPS DOC 8168 and require special performance aircraft. In addition to the above, due to orography surrounding the procedure, a strict adherence to published prescriptions is required for safety sake. The airport manager will make available a briefing describing further significant differences from PANS-OPS DOC 8168 prescriptions and the operational recommendations, together with information on instrument flight procedures in use and the infrastructure characteristics. Pilots are required to inspect such document and its related updates.</p> <p>b) In order to acquire and maintain the authorization to carry out the procedure, the PIC/Commander of aircraft involved in Commercial operations, as well as any jet aircraft or with a maximum take-off mass above 5700kg, shall also comply with the following requirements:</p> <ul style="list-style-type: none"> - have an experience of at least 100h and 10 routes in the last 120 consecutive days or 150h and 20 routes (without time limit) on the same type of aircraft - comply with the provisions for Category C airports reported inside AMC 1 ORO.FC.105(c)(2), relating to EU Regulation 965/2012. <p>c) In order to be able to renew the authorization to carry out the procedure, the PIC/Commander of Commercial Operations aircraft, as well as any jet aircraft with maximum take-off mass above 5700kg, shall carry out a take-off an approach and a landing on the airport at least one time within 12 months, according to the prescriptions reported within ORO.FC.105 (c) and related AMC.</p> <p>d) Particular attention shall be reserved to the long visual final segment length. Such aspect increases the possibility of a rejected/balked landing, which has a difficult execution due to the high terrain surrounding the aerodrome. All operators when developing their own contingency procedures for rejected/balked landing should consider the use of GNSS and DME information in order to keep such procedures clear from obstacles during night-time operations. Aircraft commercial operators, as well as non-commercial operators of jet aircraft or aircraft having a maximum take-off mass above 5700kg, shall prepare a report which certifies and demonstrates the possibility to guarantee the required performance in case of a rejected/balked landing, reporting any related limitation (for instance weight) even with critical engine inoperative; any restriction shall be respected during the operations.</p> <p>If Visual Conditions are not established when reaching procedure minima, pilots shall interrupt the approach without delay.</p> <p>Anyway it's forbidden to execute night-time one engine out approaches and/or rejected/balked landing beyond MAPt unless justified by an emergency</p> <p>e) The procedure can be performed only if all the following navigation systems and visual aids are fully operative: GNSS, PAPI and runway light, including RWY lead-in lights. It's aircraft operator responsibility to have in place a contingency procedure in case of a sudden unavailability of any of the equipment defined above.</p>
---	---

<p>f) Le procedure di contingency di cui al punto e) e la dimostrazione del rispetto delle prestazioni di cui al punto d) devono essere depositate presso il gestore aeroportuale dell'aeroporto.</p> <p>Procedura guidata strumentalmente per forare le nubi LOC+DME RWY 01</p> <p>La procedura può essere eseguita di giorno e di notte solo dagli operatori aerei i cui aeromobili e piloti sono specificamente autorizzati dal gestore aeroportuale</p> <p>L'autorizzazione ha validità massima di un anno ed è rinnovabile. Il PAPI della pista 01 è conforme ai requisiti per la procedura strumentale di avvicinamento LOC+DME, vedasi 'Special Condition' SC.LIPB.004 nel successivo paragrafo 2. Informazioni per l'autorizzazione possono essere richieste al gestore aeroportuale, email generalaviation@bolzanoairport.it.</p> <p>a) A causa di ostacoli significativi interessanti la procedura di avvicinamento strumentale, i gradienti di discesa sull'avvicinamento finale ed il gradiente di salita del mancato avvicinamento eccedono i valori raccomandati dal PANS-OPS DOC 8168 e richiedono aeromobili con particolari prestazioni. Inoltre, a causa dell'orografia circostante la procedura, ai fini della sicurezza è richiesta la stretta aderenza alle prescrizioni pubblicate. Presso il gestore aeroportuale è disponibile un briefing nel quale sono descritte le ulteriori differenze significative da quanto raccomandato dal PANS-OPS DOC 8168 e le raccomandazioni operative, nonché informazioni sulle procedure in uso e sulle caratteristiche dell'infrastruttura.</p> <p>È richiesta la presa visione di questo documento, e dei relativi aggiornamenti, da parte di tutti i piloti.</p> <p>b) Per poter ottenere e mantenere l'autorizzazione all'effettuazione della procedura il PIC/Comandante di velivoli in operazioni commerciali (per esempio SPO), nonché di ogni velivolo a reazione o con massa massima al decollo superiore a 5700kg, deve inoltre soddisfare i seguenti requisiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - avere un'esperienza di almeno 100h e 10 tratte negli ultimi 120 giorni consecutivi o 150h e 20 tratte (senza limiti di tempo) sullo stesso tipo di aeromobile - soddisfare quanto stabilito per gli aeroporti di categoria C dalla AMC 1 ORO.FC.105(c)(2), relativa al Regolamento 965/2012. <p>c) Per poter rinnovare l'autorizzazione all'effettuazione della procedura il PIC/Comandante di velivoli in operazioni commerciali (per esempio SPO), nonché di ogni velivolo a reazione con massa massima al decollo superiore a 5700kg, deve effettuare un decollo, avvicinamento ed atterraggio sull'aeroporto almeno una volta entro un periodo di 12 mesi in accordo a ORO.FC.105 (c) e relative AMC.</p> <p>d) Particolare attenzione deve essere prestata alla lunga durata del segmento finale a vista. Ciò aumenta la probabilità di un'interruzione dell'atterraggio (rejected/balked landing), di difficile esecuzione a causa del terreno elevato che circonda l'aeroporto. Tutti gli operatori, nello sviluppare procedure di contingency per interruzione dell'atterraggio (rejected/balked/landing) dovrebbero considerare l'uso di informazioni fornite da GNSS e DME per rimanere separati dagli ostacoli durante la notte. Gli operatori commerciali di velivoli, nonché gli operatori non commerciali di velivoli a reazione o con massa massima al decollo superiore a 5700kg, devono predisporre una relazione che attesti e dimostri la possibilità di garantire le prestazioni richieste per un'interruzione dell'atterraggio (rejected/balked landing) indicando le eventuali limitazioni conseguenti (per esempio di peso), anche con il motore critico inoperativo; le eventuali limitazioni dovranno poi essere rispettate nel corso delle operazioni.</p> <p>In ogni caso è proibito effettuare avvicinamenti di notte con motore inoperativo (one engine out) e/o interruzioni dell'atterraggio (rejected/balked landing) oltre il punto di mancato avvicinamento, se non giustificati da un'emergenza</p> <p>e) A causa dell'orografia, risulta essenziale l'efficienza di IBZ LOC e DME. A questo proposito, entrambi gli equipaggiamenti sono duplicati e quello di back-up pronto a subentrare. Bolzano AFIU monitorerà l'efficienza di tutti questi equipaggiamenti. L'avaria dell'equipaggiamento operativo o di quello di riserva (sia IBZ LOC che IBZ DME), come pure l'avaria delle luci, verrà prontamente notificata al pilota, al quale rimane la responsabilità di decidere l'esecuzione del mancato avvicinamento.</p>	<p>f) The contingency procedures referred to in point e) and the demonstration of compliance with the performances referred to in point d), must be filed with the Airport Manager.</p> <p>Instrument guided cloud breaking procedures LOC+DME RWY 01</p> <p>The procedure can be performed day and night only by ACFT operators whose ACFT and pilots are specifically authorized by the aerodrome operator.</p> <p>The authorization is valid for one year and is renewable. PAPI RWY 01 is compliant with the requirements to be used for instrument approach procedure LOC+DME, see 'Special Condition' SC.LIPB.004 in following paragraph 2. Info about how to receive the authorization may be requested to the aerodrome operator, email generalaviation@bolzanoairport.it.</p> <p>a) Due to the prominence of obstacles concerning the instrument approach procedure, the descent gradients on final approach and the climbing gradient on missed approach exceed the recommended values as shown in PANS-OPS DOC 8168 and require special performance aircraft. In addition to the above, due to orography surrounding the procedure, a strict adherence to published prescriptions is required for safety sake. The airport manager will made available a briefing describing further significant differences from PANS-OPS DOC 8168 prescriptions and the operational recommendations, together with information on instrument flight procedures in use and the infrastructure characteristics. Pilots are required to inspect such document and its related updates.</p> <p>b) In order to acquire and maintain the authorization to carry out the procedure, the PIC/Commander of aircraft involved in Commercial operations (for example SPO), as well as any jet aircraft or with a maximum take-off mass above 5700kg, shall also comply with the following requirements:</p> <ul style="list-style-type: none"> - have an experience of at least 100h and 10 routes in the last 120 consecutive days or 150h and 20 routes (without time limit) on the same type of aircraft - comply with the provisions for Category C airports reported inside AMC 1 ORO.FC.105(c)(2), relating to EU Regulation 965/2012. <p>c) In order to be able to renew the authorization to carry out the procedure, the PIC/Commander of Commercial Operations aircraft, as well as any jet aircraft with maximum take-off mass above 5700kg, shall carry out a take-off an approach and a landing on the airport at least one time within 12 months, according to the prescriptions reported within ORO.FC.105 (c) and related AMC.</p> <p>d) Particular attention shall be reserved to the long visual final segment length. Such aspect increases the possibility of a rejected/balked landing, having a difficult execution due to high terrain surrounding the aerodrome. All operators when developing their own contingency procedures for rejected/balked landing should consider the use of GNSS and DME information in order to keep such procedures clear from obstacles during night-time operations. Aircraft commercial operators, as well as non-commercial operators of jet aircraft or aircraft having a maximum take-off mass above 5700kg, shall prepare a report which certifies and demonstrates the possibility to guarantee the required performance in case of a rejected/balked landing, reporting any related limitation (for instance weight) even with critical engine inoperative; any restriction shall be respected during the operations.</p> <p>Anyway, it's forbidden to execute night-time one engine out approaches and/or rejected/balked landing beyond MAPt unless justified by an emergency</p> <p>e) Due to orography, the efficiency of IBZ LOC and DME is essential. In this regard, both types of equipment are dual, with the back-up equipment in warm stand-by. Bolzano AFIU can monitor the efficiency of all these equipment. The failure of the operative equipment or of the auxiliary one (both IBZ LOC and IBZ DME), as well as lights failure, will be promptly notified to the pilot, to whom remains the responsibility to decide the performance of the missed approach.</p>
--	---

<p>f) La procedura può essere effettuata solo se tutti i seguenti radio-aiuti ed aiuti visivi sono completamente operativi: IBZ LOC e DME, OZE VOR e DME, PAPI e luci pista comprese le RWY lead-in lights. E' responsabilità dell'operatore aereo disporre di procedure di contingency in caso di improvvisa avaria di qualunque degli aiuti di cui sopra. Le procedure di contingency di cui al punto f) e la dimostrazione del rispetto delle prestazioni di cui al punto d) devono essere depositate presso il gestore aeroportuale.</p>	<p>f) The procedure can be performed only if all the following navigation systems and visual aids are fully operative: IBZ LOC and DME, OZE VOR and DME, PAPI and runway light, including RWY lead-in lights. It's aircraft operator responsibility to have in place a contingency procedure in case of a sudden unavailability of any of the equipment defined above. The contingency procedures referred to in point f) and the demonstration of compliance with the performances referred to in point d) must be filed with the Airport Manager.</p>
<p>Initial Climb Procedures RWY01/19 (AIP AD 2 LIPB 6-5, 6-7)</p>	<p>Initial Climb Procedures RWY01/19 (AIP AD 2 LIPB 6-5, 6-7)</p>
<p>a) <u>Operazioni diurne</u> Le procedure di decollo in vigore, secondo quanto indicato in tabella 24, possono essere eseguite senza alcuna specifica autorizzazione</p>	<p>a) <u>Daytime operations</u> Departure procedures in force, according to table 24, can be executed without any specific authorization</p>
<p>b) <u>Operazioni notturne</u> Le procedure di decollo in vigore, secondo quanto indicato in tabella 24, possono essere eseguite durante l'orario notturno solo dagli operatori aerei specificatamente autorizzati dal gestore aeroportuale e dagli operatori di voli di Stato italiani (disposizione ENAC NR 140927/SOV/A del 25 ottobre 2001 e NR 05-140052/SOV del 1 febbraio 2005).</p>	<p>b) <u>Night operations</u> Departure procedures in force, according to table 24, can be executed, during night time, only by aircraft operators specifically authorized by the aerodrome operator and by Italian State Flights (ENAC provisions NR 140927/SOV/A of October 25, 2001 and NR 05-140052/SOV of February 1, 2005).</p>
<p>Initial Climb Procedures RWY01 Cat A/B/C (AIP AD 2 LIPB 6-1, 6-3)</p>	<p>Initial Climb Procedures RWY01 Cat A/B/C (AIP AD 2 LIPB 6-1, 6-3)</p>
<p>La procedura può essere eseguita di giorno e di notte solo dagli operatori aerei specificatamente autorizzati dal gestore aeroportuale con visibilità (il valore dichiarato dall'operatore AFIU o dichiarato dal pilota e riferito alla direzione di decollo) non inferiore a 600m. Informazioni per l'autorizzazione possono essere richieste al gestore aeroportuale (email: generalaviation@bolzanoairport.it). A causa di ostacoli significativi interessanti la procedura di salita iniziale, i gradienti di salita eccedono i valori raccomandati dal PANS-OPS DOC 8168 e richiedono aeromobili con particolari prestazioni. Inoltre, a causa dell'orografia circostante la procedura, ai fini della sicurezza è richiesta la stretta aderenza alle prescrizioni pubblicate ed alle prestazioni dell'aeromobile. Presso il gestore aeroportuale è disponibile un briefing nel quale sono descritte le ulteriori differenze significative da quanto raccomandato dal PANS-OPS DOC 8168 e le raccomandazioni operative. E' richiesta la presa visione di questo documento e dei relativi aggiornamenti da parte di tutti i piloti.</p>	<p>Departure procedure can be executed during daytime and night, with a visibility (the value measured by AFIU operator or declared by the pilot referred to the take-off direction) not less than 600m, only by aircraft operators specifically authorized by the aerodrome operator. Information about the authorization process can be asked to the aerodrome operator (email: generalaviation@bolzanoairport.it). Due to significant obstacles affecting the initial climb procedure, required climb gradient exceeds PANS-OPS DOC 8168 recommended values requiring aircraft with particular performances. Furthermore, due to the orography surrounding the initial climb procedure envelope, pilots are required to strictly adhere to the published prescriptions and to aircraft performances. A briefing, showing further significant differences from PANS-OPS DOC 8168 provisions and providing operation recommendations, is available from the aerodrome operator. Acknowledgment is required that all pilots have read this document and its updates.</p>

<p>2 DOCUMENTI DI AZIONE E ACCETTAZIONE DELLA DEVIAZIONE (DAAD), CONDIZIONI SPECIALI (SC) E LIVELLI DI SICUREZZA EQUIVALENTE (ELOS)</p>	<p>DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENTS (DAAD), SPECIAL CONDITIONS (SC) AND EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY (ELOS)</p>
--	--

Numero di riferimento	Descrizione	Reference number	Description
SC.LIPB.001	La porzione di pista della soglia 19 eccede i valori limite di pendenza trasversale (pendenza massima 1.49%). Rif. CS ADR-DSN.B.080 Transverse slopes on runways (RWY 01-19)	SC.LIPB.001	The runway portion of threshold 19 exceeds the limit values of transverse slope (maximum slope 1.49%). Rif. CS ADR-DSN.B.080 Transverse slopes on runways (RWY 01-19)
SC.LIPB.002	Sulla pista in erba non è presente la segnaletica orizzontale indicante l'orientamento. Rif. CS ADR-DSN.L.525 Runway designation marking (RWY 01-19 and RWY 01-19 GLD)	SC.LIPB.002	None designation marking on grass runway. Rif. CS ADR-DSN.L.525 Runway designation marking (RWY 01-19 and RWY 01-19 GLD)
SC.LIPB.003	Sulla pista in erba non è presente la segnaletica orizzontale indicante la soglia. Rif. CS ADR-DSN.L.535 Threshold marking (RWY 01-19 GLD)	SC.LIPB.003	None THR marking on grass runway. Rif. CS ADR-DSN.L.535 Threshold marking (RWY 01-19 GLD)
SC.LIPB.004	PAPI RWY 01 è costruito e regolato in modo tale da poter essere utilizzato anche per la procedura di avvicinamento IFR LOC+DME. Durante l'avvicinamento il pilota, seguendo il sentiero corretto di discesa, vedrà il PAPI con una luce rossa e tre luci bianche. Rif. CS ADR.DSN.M.645 Precision approach path indicator and abbreviated precision	SC.LIPB.004	PAPI RWY 01 is constructed and set to be used also for IFR LOC+DME approach procedure. During approach the pilot on the correct descent path will see one red and three white lights of the PAPI. Ref. CS ADR.DSN.M.645 Precision approach path indicator and abbreviated precision
SC.LIPB.005	Start point disponibili per pista 01/19 (START POINT RWY 01 e START POINT RWY 19) con estensione per la corsa al decollo. I punti di decollo sono misurati dal bordo esterno pavimentato. Rif. CS ADR.DSN.B.035 Length of runway and declared distances	SC.LIPB.005	Start points available for runway 01/19 (START POINT RWY 01 and START POINT RWY 19) with runway starter extension. The start points are measured from the outer pavement edge. Ref. CS ADR.DSN.B.035 Length of runway and declared distances

ELOS.LIPB.001	L'allontanamento delle acque dalle superfici non pavimentate (pista in erba, taxiway D, taxiway E e APRON 300) è assicurato dalla capacità drenante del terreno. Rif. CS ADR-DSN.B.080 Transverse slopes on runways (RWY 01-19 GLD) Rif. CS ADR-DSN.D.280 Transverse slopes on taxiways (TWY D and E) Rif. CS ADR-DSN.E.360 Slopes on aprons (APRON 300)	ELOS.LIPB.001	Drainage of water on unpaved surfaces (grass RWY, TWY D, TWY E and APRON 300) is ensured by the draining capacity of the soil. Rif. CS ADR-DSN.B.080 Transverse slopes on runways (RWY 01-19 GLD) Rif. CS ADR-DSN.D.280 Transverse slopes on taxiways (TWY D and E) Rif. CS ADR-DSN.E.360 Slopes on aprons (APRON 300)
DAAD.LIPB.001	Portanza insufficiente su una parte della porzione livellata della strip. Rif. CS ADR-DSN.B.190 Strength of runway strips (RWY 01-19)	DAAD.LIPB.001	Insufficient bearing strength on a portion of the graded strip. Rif. CS ADR-DSN.B.190 Strength of runway strips (RWY 01-19)

24 CARTE RELATIVE ALL'AEROPORTO DI BOLZANO	CHARTS RELATED TO BOLZANO AERODROME
---	--

Carte - Charts	Pagine - Pages
Aerodrome Chart ICAO	AD 2 LIPB 2-1
Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 01/19	AD 2 LIPB 3-1
Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 01/19 Alternative take-off flight path area RWY 01 in curve	AD 2 LIPB 3-3
Standard Instrument Arrival Chart (STAR)	AD 2 LIPB 4-1
Visual Approach Chart (VAC) ICAO	AD 2 LIPB 5-1
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO - LOC + DME Instrument guided cloud breaking procedure RWY 01 CAT A/B/C ACFT	AD 2 LIPB 5-3
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO - VOR a CAT A/B/C ACFT	AD 2 LIPB 5-5
VAC BOLZANO RWY 19 - Visual manoeuvring (circling) on prescribed track to RWY 19 CAT A/B ACFT	AD 2 LIPB 5-7
VAC BOLZANO RWY 01 - Visual approach procedure to RWY 01 CAT A/B ACFT (Visual manoeuvring on prescribed track)	AD 2 LIPB 5-9
Balked Landing Procedure RWY 01 - Visual approach procedure to RWY 01 CAT A/B ACFT (Visual manoeuvring on prescribed track)	AD 2 LIPB 5-11
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO - RNP APCH Instrument guided cloud breaking procedure RWY 01 CAT A/B/C ACFT	AD 2 LIPB 5-13
Initial Climb Procedures Chart RWY 01 Cat A/B/C	AD 2 LIPB 6-1
Initial Climb Procedures Chart RWY 01/19	AD 2 LIPB 6-5
Standard Instrument Departure Chart (SID)	AD 2 LIPB 6-9
Aerodrome Obstacle Chart - Type B ICAO	Vedi/see GEN 3.2
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart ICAO	NIL

Intenzionalmente bianca

Intentionally left blank