

1 LIPE	BOLOGNA/Borgo Panigale	
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°31'51"N 011°17'49"E	ARP coordinates 44°31'51"N 011°17'49"E
2 Direzione e distanza dalla città 1.08 NM NNW	Direction and distance from city 1.08 NM NNW
3 Elevazione/Temperatura di riferimento 123 FT / 31.2 °C	Elevation/Reference temperature 123 FT / 31.2 °C
4 Ondulazione del geoide 128.3 FT	Geoid undulation 128.3 FT
5 Variazione magnetica/Variazione annuale 3° E (2017.0) / 7'E	Magnetic variation/Annual change 3° E (2017.0) / 7'E
6 Autorità amministrativa aeroportuale ENAC - DA Emilia-Romagna Aeroporto "Guglielmo Marconi" Via Triumvirato, 84 40132 Bologna Tel: +39 051 6479690 Fax: +39 051 6486909 E-mail: emiliaromagna.apt@enac.gov.it Esercente Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. Direzione Tel +39 051 6479680 Fax: +39 051/6479730 Email: dirgenerale@bologna-airport.it PEC: aeroporto.marconi@pec.bologna-airport.it Autorità ATS ENAV S.p.A. Centro Aeroportuale Bologna Tel: +39 051 4139207; fax +39 051 4139107 e-mail: ci-bologna@enav.it	Aerodrome administration authority ENAC - DA Emilia-Romagna Aeroporto "Guglielmo Marconi" Via Triumvirato, 84 40132 Bologna Tel: +39 051 6479690 Fax: +39 051 6486909 E-mail: emiliaromagna.apt@enac.gov.it Aerodrome operator Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. Head Office Tel. +39 051 6479680 Fax: +39 051/6479730 Email: dirgenerale@bologna-airport.it PEC: aeroporto.marconi@pec.bologna-airport.it ATS authority ENAV S.p.A. Centro Aeroportuale Bologna Tel: +39 051 4139207; fax +39 051 4139107 e-mail: ci-bologna@enav.it
7 Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) IFR/VFR	Type of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8 Note 1) Codice riferimento ANNESSO 14 per infrastrutture di volo: 4D 2) Aeromobili con codice ICAO "D", "E" ed "F": vedere tabella 20 'Regolamenti del Traffico Locale' 3) Riferimento per segnalazioni relative a problematiche di safety e bird-strike: fax +39 051 6479911	Remarks 1) Ref. Code ANNEX 14 flight infrastructure: 4D 2) Aircraft with ICAO code letter "D", "E" and "F": see table 20 'Local Traffic Regulations' 3) Reference for safety and bird-strike reports: fax +39 051 6479911

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 AIR BP JET A1: 0500-2100 (0400-2000) AVGAS 100LL: 0700-1900 (0600-1800) per i voli non schedulati, durante il normale orario di servizio, la richiesta carburante dovrà pervenire 1 HR PN prima del volo, chiamando in sequenza i seguenti nr +39051404133, +393357151259, +393357151260. Per i voli non schedulati, fuori dal normale orario di servizio, la richiesta deve essere inviata con 2 HR PN prima del volo, seguendo la procedura di seguito descritta: inviare preventivamente una richiesta via email ad entrambi i seguenti indirizzi valentino.tuttobene@bp.com e fuel.blq@gmail.com o, in alternativa, un fax al seguente nr +39051403659, specificando tipo di carburante, modalità di pagamento e accordo per il pagamento di un supplemento per le ore di servizio anche in assenza di carburante. Per ricevere una conferma dei servizi richiesti chiamare in sequenza i seguenti nr +393357151259, +393357151260, +393357151258 CARBOIL JET A1: 0500-2130 (0400-2030) tel +39 051 312460, fax +39 051 384533, cell +39 345 7557275	Fuelling AIR BP JET A1: 0500-2100 (0400-2000) AVGAS 100LL: 0700-1900 (0600-1800) for not scheduled flights, during normal service hours, fuel request with 1 HR PN before flight, calling in sequence the following nr +39051404133, +393357151259, +393357151260. For not scheduled flights, out of normal service hours, request must be sent with 2 HR PN before flight, following the procedure hereafter described: send in advance an email request to both the following addresses valentino.tuttobene@bp.com and fuel.blq@gmail.com or, alternatively, a fax to the following nr +39051403659, specifying type of fuel, form of payment and agreement to pay extra charge for service hours even if no fuel needed. To receive a confirmation of the requested services, call in sequence the following nr +393357151259, +393357151260, +393357151258 CARBOIL JET A1: 0500-2130 (0400-2030) tel +39 051 312460, fax +39 051 384533, mobile +39 345 7557275

<p>9 Handling H24 2300-0400 (2200-0300) servizio handling disponibile solo PPR da inviare prima delle 1900 (1800) PPR non richiesto per voli di stato, umanitari, ambulanza e trasporto organi</p> <p>Aviapartner Duty Officer: cell +39 335 6099856 tel +39 051 404723, +39 051 6479244 SITA BLQAOXH - BLQAXXH FREQ 131.600 MHz</p> <p>ARGOS VIP PRIVATE HANDLING S.R.L. HR 0600-2200 (0500-2100) Tel.: +39 051 0262971/972 Mobile: +39 3924314754 E- mail: blq@argosvph.com, ops@argosvph.com; 2200-0600 (2100-0500) disponibili su richiesta con preavviso di 30 minuti (H24) Cell: +39 3924314754</p> <p>AS - Aviation Services Duty Officer: cell +39 335 1384723 tel +39 051 6479444 SITA BLQBBXH - BLQBAXH FREQ131.675 MHz</p> <p>GH BOLOGNA OPS: tel +39 051 6479486 Flight Officer: cell +39 340 3313520 SITA BLQKEXH - BLQKXXH FREQ 131.505 MHz</p> <p>TAG BOLOGNA - OPS Tel: Ph.: +39 051 64 18 901 / 902 Mob.: +39 389 69 65 575 Fax: +39 051 64 18 909 Email: operations@tagbologna.com FREQ131.700 MHz</p>	<p>Handling H24 2300-0400 (2200-0300) handling service available only PPR to be sent before 1900 (1800) PPR not requested for state, humanitarian, ambulance, human organs flights</p> <p>Aviapartner Duty Officer: mobile +39 335 6099856 tel +39 051 404723, +39 051 6479244 SITA BLQAOXH -BLQAXXH FREQ 131.600 MHz</p> <p>ARGOS VIP PRIVATE HANDLING S.R.L. HR 0600-2200 (0500-2100) Tel.: +39 051 0262971/972 Mobile: +39 3924314754 E- mail: blq@argosvph.com, ops@argosvph.com; 2200-0600 (2100-0500) available on request with 30 min prior notice (H24) Mobile: +39 3924314754</p> <p>AS - Aviation Services Duty Officer: mobile +39 335 1384723 tel +39 051 6479444 SITA BLQBBXH -BLQBAXH FREQ131.675 MHz</p> <p>GH BOLOGNA OPS: tel +39 051 6479486 Flight Officer: mobile +39 340 3313520 SITA BLQKEXH - BLQKOKX - BLQKXXH FREQ 131.505 MHz</p> <p>TAG BOLOGNA - OPS Tel: Ph.: +39 051 64 18 901 / 902 Mob.: +39 389 69 65 575 Fax: +39 051 64 18 909 Email: operations@tagbologna.com FREQ131.700 MHz</p>
<p>10 Servizi di sicurezza H24 per voli schedulati. HR 2000-0530 (1900-0430) per gli altri voli, il servizio è fornito solo previo accordo telefonico +39 348 9252700 o tramite e-mail a coordinatorisicurezza@bologna-airport.it (Security Duty Officer)</p>	<p>Security H24 for scheduled flights HR 2000-0530 (1900-0430) for other flights, service provided only by previous agreement by phone +39 348 9252700 or by e-mail to coordinatorisicurezza@bologna-airport.it (Security Duty Officer)</p>
<p>11 De-icing H24</p>	<p>De-icing H24</p>
<p>12 Note 1) De-icing: disponibile dal 1 novembre al 31 marzo 2) Handling: per i voli di Aviazione Generale vedere item 20.7 3) ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1</p>	<p>Remarks 1) De-icing: available from November 1 to March 31 2) Handling: for General Aviation flights see item 20.7 3) ARO CBO MILANO: see GEN 3.1</p>

4 SERVIZI DI SUPPORTO ED ATTREZZATURE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
<p>1 Attrezzatura di carico e scarico merci Trattori, Elevatori, Nastri trasportatori, Scale, Cargo-Loaders</p>	<p>Cargo-handling facilities Tractors, Elevators, Conveyor belts, Ladders, Cargo-Loaders</p>
<p>2 Tipi di carburante/Olio JET A1, AVGAS 100LL, JP1 / NIL</p>	<p>Fuel/Oil types JET A1, AVGAS 100LL, JP1 / NIL</p>
<p>3 Capacità di rifornimento CARBOIL n. 5 autobotti da 45000 litri di JET A1 AIR BP n. 4 autobotti da 45000 litri di JET A1</p>	<p>Fuelling capacity CARBOIL n. 5 tank truck 45000 litres of JET A1 AIR BP n. 4 tank truck 45000 litres of JET A1</p>
<p>4 Sistema de-icing Sì - 6 Unità</p>	<p>De-icing facilities Yes - 6 Units</p>
<p>5 Hangar per aeromobili in transito Disponibile su richiesta solo per voli di Aviazione Generale (contattare TAG Bologna operations H24, tel +39 051 6418901)</p>	<p>Hangar space for visiting aircraft Available on request only for General Aviation flights (contact TAG Bologna operations H24, tel +39 051 6418901)</p>
<p>6 Servizio riparazioni per aeromobili in transito NAYAK AIRCRAFT SERVICES ITALY (H24) ENGINEER ON DUTY: MOB: +393348359201 E-MAIL:BLQ@NAYAK.IT LINE STATION MANAGER: MOB: +393496200873 E-MAIL:FONTANELLI@NAYAK.IT</p>	<p>Repair facilities for visiting aircraft NAYAK AIRCRAFT SERVICES ITALY (H24) ENGINEER ON DUTY: MOB: +393348359201 E-MAIL:BLQ@NAYAK.IT LINE STATION MANAGER: MOB: +393496200873 E-MAIL:FONTANELLI@NAYAK.IT</p>
<p>7 Note 1) HR 2300-0400 (2200-0300): in assenza di un accordo tra il vettore e l'handler, saranno garantiti esclusivamente i seguenti servizi: - sbarco passeggeri/bagagli - pullman o chiamata taxi per trasporto passeggeri 2) AVGAS 100LL: il Follow-me è obbligatorio sia verso che dall'area di rifornimento 3) L'uso del sistema di gestione dei bagagli per il loro smistamento è garantito solo per i voli schedulati. Gli altri voli necessitano di accordo con l'esercente: Tel: +39 051 6479908-9909, E-mail: cos@bologna-airport.it, SITA: BLQOWXH</p>	<p>Remarks 1) HR 2300-0400 (2200-0300): when no handling agreement is arranged between carrier and handler, only following services will be granted: - passengers/baggage unloading - coach or taxi call for passengers transportation 2) AVGAS 100LL: Follow-me car mandatory to/from refuelling area 3) Use of baggage handling system for baggage sorting granted only to scheduled flights. Other flights need specific agreement with aerodrome operator: Tel: +39 051 6479908-9909, E-mail: cos@bologna-airport.it, SITA: BLQOWXH</p>

5 SERVIZI PER I PASSEGGERI		PASSENGER FACILITIES
1	Alberghi Alberghi nelle vicinanze dell'aeroporto ed in città	Hotels Hotels within a short distance from AD and in town
2	Ristoranti In aerostazione e nelle vicinanze dell'aeroporto	Restaurants In airport and within a short distance from AD
3	Trasporti Autobus , taxi ed autonoleggi	Transportation Bus, taxi and car rental
4	Servizio medico Pronto soccorso, medico, infermeria, 12 bombole di ossigeno. Ospedale in Bologna città km 3	Medical facilities First aid treatment, Medical assistance, Infirmary, 12 oxigen cylinders. Hospital in Bologna town 3 km
5	Banca e ufficio postale Banca: No (disponibili Bancomat e servizi di cambiavalute) - Ufficio Postale: No	Bank and Post office Bank: No (cash-teller and currency exchange service available) - Post office: No
6	Ufficio turistico Sì	Tourist office Yes
7	Note NIL	Remarks NIL

6 SERVIZI ANTINCENDIO E DI SOCCORSO		RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1	Categoria servizio antincendio aeroportuale CAT 8 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 8 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso Sì	Rescue equipment Yes
3	Rimozione aeromobili in difficoltà Sì	Capability for removal of disabled aircraft Yes
4	Note NIL	Remarks NIL

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

1	Equipaggiamenti di pulitura Spazzatrici, turbine, lame sgombraneve, spargiliquido	Types of clearing equipment Sweepers, blowers, blades, sprayers
2	Priorità Pista - Taxiway - Apron	Clearance priorities Runway - Taxiway - Apron
3	Note 1) Le condizioni superficiali della pista di volo sono diffuse tramite il Global Reporting Format: vedere l'AIC A1/2022 Il coefficiente di aderenza pista sarà rilevato con Saab Friction Tester (SFT) e pneumatico ad alta pressione solo sui seguenti tipi di contaminazione: a) ghiaccio (95 km/h) b) neve compatta (95 km/h) 2) Liquido de-icing utilizzato sull'area di movimento: KFOR (Formiato di potassio) Solido de-icing utilizzato sull'area di movimento: NAFO (Formiato di sodio) 3) Piste invernali appositamente predisposte: non applicabile	Remarks 1) Runway surface conditions reported by Global Reporting Format : see AIC A1/2022 RWY friction measurement test will be performed with Saab Friction Tester (SFT) and high pressure tyre only on the following kinds of contamination: a) ice (95 km/h) b) compacted snow (95 km/h) 2) De-icing fluid used on movement area: KFOR (Potassium formate) De-icing solid used on movement area: NAFO (Sodium formate) 3) Specially prepared winter runways: not applicable

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 1 Superficie: CONC Resistenza: PCN 119/R/B/W/T Apron 2 Superficie: CONC Resistenza: PCN 121/R/B/W/T Apron 3 Superficie: CONC Resistenza: PCN 140/R/B/W/T Apron 4 Superficie: CONC Resistenza: PCN 54/R/D/W/T De-icing pad Superficie: ASPH Resistenza: PCN 120/F/A/W/T	Apron surface and strength Apron 1 Surface: CONC Strength: PCN 119/R/B/W/T Apron 2 Surface: CONC Strength: PCN 121/R/B/W/T Apron 3 Surface: CONC Strength: PCN 140/R/B/W/T Apron 4 Surface: CONC Strength: PCN 54/R/D/W/T De-icing pad Surface: ASPH Strength: PCN 120/F/A/W/T
---	--	---

<p>2</p> <p>A Larghezza: 24 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>B Larghezza: 27 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>C Larghezza: 25 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 85/F/A/W/T</p> <p>D Larghezza: 24 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 76/F/B/W/T</p> <p>E Larghezza: 23 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 75/F/B/W/T</p> <p>F Larghezza: 23 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 89/F/B/W/T</p> <p>G Larghezza: 23 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 118/F/A/W/T</p> <p>H Larghezza: 23 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 74/F/B/W/T</p> <p>J Larghezza: 23 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 115/F/A/W/T</p> <p>K Larghezza: 23 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 79/F/A/W/T</p> <p>T Larghezza: 23 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 79/F/A/W/T NOTE larghezza: 44 M tra TWY A e TWY B (incluso); 38 M tra TWY B e TWY TP (escluso); 44 M tra TWY TP e TWY TU (inclusi); 38 M tra TWY TU (escluso) e TWY K</p> <p>TL Larghezza: 37 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>TM Larghezza: 37 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>TN Larghezza: 36 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>TP Larghezza: 38 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 91/F/B/X/T</p> <p>TQ Larghezza: 32 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 79/F/A/W/T</p> <p>TR Larghezza: 34 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 113/F/A/W/T</p> <p>TS Larghezza: 73 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 111/F/A/W/T</p> <p>TU Larghezza: 51 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 91/F/B/X/T</p> <p>TV Larghezza: 16 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 87/F/A/W/T</p> <p>TW Larghezza: 56 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>TY Larghezza: 25 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p>	<p>Larghezza, superficie e resistenza delle TWY</p>	<p>TWY width, surface and strength</p> <p>A Width: 24 M Surface: ASPH Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>B Width: 27 M Surface: ASPH Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>C Width: 25 M Surface: ASPH Strength: PCN 85/F/A/W/T</p> <p>D Width: 24 M Surface: ASPH Strength: PCN 76/F/B/W/T</p> <p>E Width: 23 M Surface: ASPH Strength: PCN 75/F/B/W/T</p> <p>F Width: 23 M Surface: ASPH Strength: PCN 89/F/B/W/T</p> <p>G Width: 23 M Surface: ASPH Strength: PCN 118/F/A/W/T</p> <p>H Width: 23 M Surface: ASPH Strength: PCN 74/F/B/W/T</p> <p>J Width: 23 M Surface: ASPH Strength: PCN 115/F/A/W/T</p> <p>K Width: 23 M Surface: ASPH Strength: PCN 79/F/A/W/T</p> <p>T Width: 23 M Surface: ASPH Strength: PCN 79/F/A/W/T REMARKS width: 44 M between TWY A and TWY B (included); 38 M between TWY B and TWY TP (excluded); 44 M between TWY TP and TWY TU (included); 38 M between TWY TU (excluded) and TWY K</p> <p>TL Width: 37 M Surface: ASPH Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>TM Width: 37 M Surface: ASPH Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>TN Width: 36 M Surface: ASPH Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>TP Width: 38 M Surface: ASPH Strength: PCN 91/F/B/X/T</p> <p>TQ Width: 32 M Surface: ASPH Strength: PCN 79/F/A/W/T</p> <p>TR Width: 34 M Surface: ASPH Strength: PCN 113/F/A/W/T</p> <p>TS Width: 73 M Surface: ASPH Strength: PCN 111/F/A/W/T</p> <p>TU Width: 51 M Surface: ASPH Strength: PCN 91/F/B/X/T</p> <p>TV Width: 16 M Surface: ASPH Strength: PCN 87/F/A/W/T</p> <p>TW Width: 56 M Surface: ASPH Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>TY Width: 25 M Surface: ASPH Strength: PCN 120/F/A/W/T</p>
<p>3</p>	<p>Localizzazione/Elevazione ACL TESTATA 12 / 119 FT</p>	<p>ACL location/Elevation HEAD 12 / 119 FT</p>
<p>4</p>	<p>Punto di controllo VOR/INS NIL / NIL</p>	<p>VOR/INS checkpoints NIL / NIL</p>
<p>5</p>	<p>Note NIL</p>	<p>Remarks NIL</p>

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 APDC in vigore	Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands See APDC in force
2	Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY Vedi ADC in vigore RGL presenti, vedi ADC in vigore	RWY and TWY markings and lights See ADC in force RGL available, see ADC in force
3	Barre d'arresto Barre d'arresto comandate presenti su T1, B2, T2, J, T3, K	Stop bars Controlled stop bars on T1, B2, T2, J, T3, K
4	Note 1) "NO ENTRY" bar presente su C, D, E, F, G, H 2) Segnaletica verticale e orizzontale "NO ENTRY" su F, G	Remarks 1) "NO ENTRY" bar on C, D, E, F, G, H 2) "NO ENTRY" markings and signs on F, G

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

Nelle aree di avvicinamento e decollo In approach and take off areas			Nell'area di circuitazione e all'interno dell'aerodromo In circling area and at aerodrome		Note Remarks
1			2		3
RWY e Area interessata RWY and Area affected	Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Markings and Lights	Coordinate Coordinates	Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Marking and Lights	Coordinate Coordinates	
a	b	c	a	b	
NIL	NIL	NIL	Gru/Crane 91M/299FT AMSL 50M/164FT AGL Si/Yes Si/Yes	44°30'38"N 011°19'51"E	NIL
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 Bologna TWR, Bologna APP	ATS units provided with information Bologna TWR, Bologna 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 con venti da SO-NO e da ENE, dovuti all'effetto schermante dei rilievi che circondano la Pianura Padana su tre lati. La maggior parte degli episodi si presenta con cielo nuvoloso o temporali 4) Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 7500ft 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 originated by winds from SW-NW and ENE directions, due to the shielding effect of the reliefs surrounding the Po Valley on three sides. Most events occur with cloudy sky or thunderstorm 4) Clouds of operational significance: clouds with base height below 7500ft 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 Geoid 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
12	114°	2803 x 45	PCN 112/F/A/W/T ASPH	44°32'24.01"N 011°16'33.55"E ----- 44°31'47.70"N 011°18'14.44"E ----- 128.3 FT	120.2 FT / 120 FT
30	294°	2803 x 45	PCN 112/F/A/W/T ASPH	44°31'52.97"N 011°17'59.79"E ----- 44°32'28.52"N 011°16'21.01"E ----- 128.4 FT	120.4 FT / 120 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
12	Longitudinale: vedi AOC Trasversale: 1,5% Longitudinal: see AOC RWY transverse slope: 1,5%	NIL	120 x 180	2923 x 300	90 x 150
30	Longitudinale: vedi AOC Trasversale: 1,5% Longitudinal: see AOC RWY transverse slope: 1,5%	NIL	60 x 180	2923 x 300	120 x 90

Designazione NR RWY Designation	OFZ Obstacle free zone (OFZ)	Note Remarks
1	12	13
12	SI/Yes	1) DTHR 310 m 2) STRIP: la portanza delle parti in terra della striscia non è conforme alle raccomandazioni ICAO/Strength of earth parts of the STRIP not standard ICAO
30	NIL	1) DTHR 362 m 2) STRIP: la portanza delle parti in terra della striscia non è conforme alle raccomandazioni ICAO/Strength of earth parts of the STRIP not standard ICAO

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

Designazione RWY RWY designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
12	2803	2923	2803	2493
INT TAKE-OFF B	2400	2520	2400	-
INT TAKE-OFF C	2100	2220	2100	-
INT TAKE-OFF D	1900	2020	1900	-
30	2803	2863	2803	2441
INT TAKE-OFF J	2630	2690	2630	-
INT TAKE-OFF H	2395	2455	2395	-

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
12	CAT I CAT III	900 900	LIH LIH	THR + wing bar G	NIL	3° wing bar lato sx left side	17.5	900
30	CAT I	540	LIH	THR G	NIL	3.5° wing bar lato dx right side	17.8	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
12	1900 600 300	15 15 15	W W/R R	NIL NIL NIL	307 1893 600	60 60 60	R W Y	LIH LIH LIH
30	1855 600 300	15 15 15	W W/R R	NIL NIL NIL	360 1795 600	60 60 60	R W Y	LIH LIH LIH

RWY ID	FINE PISTA RWY END	SWY		RTIL	CGL	Note Remarks
	Colore Colour	Lunghezza Length (M)	Colore Colour			
1	8		9.1	10	11	12
12	R		NIL	2	NIL	NIL
30	R		NIL	2	NIL	NIL

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

1	Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari Coordinate ABN: 44°31'48"N 011°17'37"E Caratteristiche: NIL Orario: H24 Coordinate IBN: 44°32'11"N 011°17'30"E Caratteristiche: IBN luce verde, lettere 'BOA' emesse in codice Morse ogni 10" con intervallo di 2" Orario: H24	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation ABN Coordinates: 44°31'48"N 011°17'37"E Characteristics: NIL Hours: H24 IBN Coordinates: 44°32'11"N 011°17'30"E Characteristics: IBN green light, letters 'BOA' Morse code flashed every 10" with interval of 2" Hours: H24
2	Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI: NIL Anemometri: 1) 447 m dopo THR RWY 12, 241 m lato sinistro RCL 2) 413 m dopo THR RWY 30, 246 m lato destro RCL	LDI location and lights Anemometer location and lights LDI: NIL Anemometers: 1) 447 m after THR RWY 12, 241 m left side RCL 2) 413 m after THR RWY 30, 246 m right side RCL
3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY Sì	TWY edge and centre line lighting Yes
4	Alimentatore secondario/Tempo di intervento Attivo in 15" con gruppi elettrogeni "GEIA" Attivo in 1" con "UPS" solo su alcuni circuiti	Secondary power supply/Switch over time Active in 15" with power unit "GEIA" Active in 1" with "UPS" on specific circuit only
5	Note 1) Segnalazioni luminose di emergenza: lampada per segnalazioni	Remarks 1) Emergency lights: signalling lamp

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
Bologna Borgo Panigale ATZ Cerchio di raggio/Circle of radius 5.0 NM centrato su/centred on: 44°31'50"N 011°17'33"E	2000 FT AGL	D	Bologna TWR EN / IT	6000 FT	1) WI Bologna CTR 2) Per il linguaggio da utilizzare per i voli VFR fare riferimento alla tabella 22, punto 4.1 'Informazioni generali'/For language to be used by VFR flights refer to table 22, item 4.1 'General information'

18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE ATS			ATS COMMUNICATION FACILITIES	
Servizio Service	Nominativo Call sign	Frequenza MHZ Frequency MHZ	Orario Operational hours	Note Remarks
1	2	3	4	5
Emergenza Emergency	NIL	121.500 MHZ	H24	NIL
APP	Bologna APP	118.150 MHZ	H24	La frequenza viene utilizzata nelle seguenti modalità/The frequency is used as follows: 1) Frequenza principale ad EST della linea descritta nella tabella 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) ed al para 7 di ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (Vedi anche ENR 6.3-5)/Main frequency EAST of line described on table 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) and para 7 ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (See also ENR 6.3-5) 2) Frequenza a discrezione ATC ad OVEST della linea come descritta sopra al punto 1/ ATC discretion frequency WEST of line as described on point 1 above
APP	Bologna APP	120.100 MHZ	H24	La frequenza viene utilizzata nelle seguenti modalità/The frequency is used as follows: 1) Frequenza a discrezione ATC ad OVEST della linea come descritto nella tabella 22.1 (AD2 LIPE)/ATC discretion frequency WEST of line as described on table 22.1 (AD2 LIPE)
APP	Bologna APP	133.775 MHZ	H24	La frequenza viene utilizzata nelle seguenti modalità/The frequency is used as follows: 1) Frequenza principale ad OVEST della linea descritta nella tabella 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) ed al para 7 di ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (Vedi anche ENR 6.3-5)/Main frequency WEST of line described on table 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) and para 7 ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (See also ENR 6.3-5) 2) Frequenza a discrezione ATC ad EST della linea come descritta sopra al punto 1/ATC discretion frequency EAST of line as described on point 1 above
APP	Bologna Radar	118.150 MHZ	H24	La frequenza viene utilizzata nelle seguenti modalità/The frequency is used as follows: 1) Frequenza principale ad EST della linea descritta nella tabella 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) ed al para 7 di ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (Vedi anche ENR 6.3-5)/Main frequency EAST of line described on table 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) and para 7 ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (See also ENR 6.3-5) 2) Frequenza a discrezione ATC ad OVEST della linea come descritta sopra al punto 1/ ATC discretion frequency WEST of line as described on point 1 above

Servizio Service	Nominativo Call sign	Frequenza MHZ Frequency MHZ	Orario Operational hours	Note Remarks
1	2	3	4	5
APP	Bologna Radar	120.100 MHZ	H24	La frequenza viene utilizzata nelle seguenti modalità/The frequency is used as follows: 1) Frequenza a discrezione ATC ad OVEST della linea come descritto nella tabella 22.1 (AD2 LIPE)/ATC discretion frequency WEST of line as described on table 22.1 (AD2 LIPE)
APP	Bologna Radar	133.775 MHZ	H24	La frequenza viene utilizzata nelle seguenti modalità/The frequency is used as follows: 1) Frequenza principale ad OVEST della linea descritta nella tabella 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) ed al para 7 di ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (Vedi anche ENR 6.3-5)/Main frequency WEST of line described on table 22.1 (AD2 LIPE, AD2 LIPK, AD2 LIPR) and para 7 ENR 2.1.2.7 CTR Bologna (See also ENR 6.3-5) 2) Frequenza a discrezione ATC ad EST della linea come descritta sopra al punto 1/ATC discretion frequency EAST of line as described on point 1 above
TWR	Bologna Ground	121.925 MHZ	0600-2200 (0500-2100)	NIL
TWR	Bologna TWR	120.800 MHZ	H24	NIL
TWR	Bologna TWR	120.100 MHZ	Vedi note/See remarks	1) A discrezione ATC/ATC discretion
ATIS	Bologna Arrival Information	134.875 MHZ	H24	1) Bologna ATIS emette informazioni aggiornate in tempo reale/Bologna ATIS broadcast message issues real time updated info 2) Informazioni ATIS disponibili al numero di telefono +39 051 4139009/ATIS message available on telephone number +39 051 4139009

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
VDF	Bologna Gonio Homer	NIL	H24	44°32'08.7"N 011°17'38.2"E	NIL	limitazioni entro/limitations within 30 NM 120°/150° MRA 4500 FT 150°/200° MRA 6500 FT 200°/240° MRA 5500 FT 240°/270° MRA 4500 FT 270°/120° MRA 1500 FT	1) Disponibile su richiesta su tutte le frequenze di TWR/APP ed emergenza/available on request on all TWR/APP and emergency frequencies
DVOR/DME (3° E-2020.0)	BOA	117.10 MHZ CH 118X	DVOR H24 DME H24	DVOR 44°32'13.3"N 011°17'26.4"E DME 44°32'13.2"N 011°17'26.9"E	43 M AMSL	DVOR 50 NM/40000 FT DME 060°/270° 50 NM/40000 FT 270°/030° 95 NM/40000 FT 030°/060° 120 NM/40000 FT DVOR/DME limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/060° MRA 6000 FT 060°/120° MRA 5000 FT 120°/170° MRA 8000 FT 170°/300° MRA 9000 FT 300°/360° MRA 7000 FT	1) MAINT: Secondo TUE di ogni mese/second TUE of each month: 1330-1500 (1230-1400)
VOR/DME (3° E-2020.0)	CHI	114.10 MHZ CH 88X	VOR H24 DME H24	VOR 45°04'15.9"N 012°16'53.2"E DME 45°04'15.9"N 012°16'52.6"E	13 M AMSL	80 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/230° MRA 5000 FT 230°/360° MRA 6000 FT	1) MAINT: VOR Primo TUE di ogni mese/first TUE each month: 0900-1100 (0800-1000) DME Primo TUE di APR e OCT/first TUE of APR and OCT: 0900-1100 (0800-1000)
ILS RWY 30 LOC CAT I (1° E-2005.0)	IBBP	109.75 MHZ	H24	44°32'31.3"N 011°16'13.2"E	NIL	limitazioni oltre/limitations beyond 17 NM MRA 3000 FT	NIL

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	IBBP	CH 34Y	H24	44°32'01.5"N 011°17'52.7"E	42 M AMSL	limitazioni a/limitations at 25 NM 020°/100° MRA 5000 FT 100°/140° MRA 3000 FT 140°/280° MRA 7000 FT 280°/020° MRA 2000 FT	NIL
GP	-	333.05 MHZ	H24	44°32'00.9"N 011°17'52.3"E	NIL	NIL	Slope 3.5° RDH: 16.60 M
ILS RWY 12 LOC CAT IIB (2° E-2010.0)	IBLN	108.90 MHZ	H24	44°31'45.2"N 011°18'21.4"E	NIL	limitazioni a/limitations at 17 NM MRA 3500 FT	1) Fascio posteriore non utilizzabile/ back beam not usable
DME	IBLN	CH 26X	H24	44°32'24.2"N 011°16'50.8"E	40 M AMSL	25 NM/10000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 120°/270° MRA 5000 FT 270°/120° MRA 2500 FT	NIL
GP	-	329.30 MHZ	H24	44°32'23.7"N 011°16'50.3"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 16.50 M

20	REGOLAMENTI DEL TRAFFICO LOCALE	LOCAL TRAFFIC REGULATIONS
----	---------------------------------	---------------------------

1	Usso preferenziale delle piste NIL	Runway preferential use NIL
2	<p>Apron Ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali L'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali è assicurato in collaborazione tra ENAV S.p.A. e il gestore aeroportuale 'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.' in accordo alle disposizioni del Codice della Navigazione (Articolo 691bis e 705) con le seguenti modalità:</p> <p>1) Orario di servizio H24</p> <p>2) Nominativo di chiamata e frequenza - Bologna GROUND: 121.925 MHz HR 0600-2200 (0500-2100) - Bologna TWR: 120.800 MHz (H24)</p> <p>3) Area di applicazione Vedi AIP AD 2 LIPE APDC</p> <p>NOTA Il piazzale 4 è soggetto a regolamentazione speciale (vedi il paragrafo 7)</p> <p>4) Servizi forniti</p> <p>a) aeromobili in partenza: - istruzioni per il push-back e/o il rullaggio</p> <p>b) aeromobili in arrivo: - istruzioni per il rullaggio - assegnazione parcheggio</p> <p>c) follow-me: l'assistenza del follow-me è obbligatoria per le seguenti operazioni: - rullaggio degli aeromobili in ingresso nei piazzali 1, 2, 3, 4 - rullaggio aeromobili in partenza attraverso le aircraft stand taxilane N, U, V - quando richiesto dalle procedure locali di bassa visibilità (AWO) - hover-taxi/air-taxi di elicotteri di ricerca e soccorso e dei Vigili del Fuoco sulla aircraft stand taxilane U - traino degli aeromobili sull'area di movimento - traino degli aeromobili da/per gli hangar - scorta di veicoli e mezzi da/per l'area di manovra - rullaggio sull'apron quando richiesto dalla normativa locale per motivi operativi o di safety</p> <p>d) l'assistenza del marshaller è obbligatoria per tutti gli aeromobili in arrivo/partenza e per le operazioni di messa in moto da/per i piazzali 1, 2, 3.</p> <p>5) Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali 1, 2, 3 Aeromobili in partenza: l'ATC fornirà l'autorizzazione alla messa in moto solo dopo comunicazione da parte del gestore di "AIRCRAFT READY".</p> <p>NOTA Lo stato 'aircraft ready' significa: - porte e stive sono chiuse - documentazione obbligatoria consegnata all'handler</p>	<p>Apron Orderly movement of aircraft on aprons Orderly movement of aircraft on the aprons is provided in cooperation with ENAV S.p.A. and the aerodrome operator 'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.' according to Italian Air Navigation Law provisions (Articles 691bis and 705) as follows:</p> <p>1) Operational hours H24</p> <p>2) Call sign and frequency - Bologna GROUND: 121.925 MHz HR 0600-2200 (0500-2100) - Bologna TWR: 120.800 MHz (H24)</p> <p>3) Application area See AIP AD 2 LIPE APDC</p> <p>REMARK Apron 4 is subject to special regulation (see paragraph 7)</p> <p>4) Services provided</p> <p>a) departing aircraft: - Push-back and/or taxiing instructions</p> <p>b) arriving aircraft: - taxiing instructions - stand allocation</p> <p>c) follow-me: follow-me car mandatory for the following operations: - taxi and air-taxi of aircraft entering aprons 1, 2, 3, 4 - taxi and air-taxi of aircraft departing via aircraft stand taxilane N, U, V - when required by local procedures in reduced visibility conditions (AWO) - rescue and fire fighting helicopters hover-taxi/air-taxi aircraft stand taxilane U - towing of aircraft on movement area - towing of aircraft to and from hangar - escort of vehicles and equipment to and from manoeuvring area - taxi on apron when required by local regulations due to operational or safety reasons</p> <p>d) marshaller assistance is mandatory for all arriving/ departing aircraft and for engine start-up operations from/to Apron 1, 2, 3.</p> <p>5) Limitations/regulations on aprons 1, 2, 3 Departing aircraft: start-up will be provided only after ATC has received "AIRCRAFT READY" communication by Airport Operator.</p> <p>REMARK 'Aircraft ready' status means: - aircraft doors and holds closed - compulsory documentation provided to handler</p>

<p>- Aircraft Safety Area è libera da ostacoli, veicoli, equipaggiamenti e persone</p> <p>- aeromobile pronto al rullaggio o al power-back/push-back</p> <p>- trattore per il push-back connesso (solo per nose-in stand)</p> <p>6) Movimentazione degli aeromobili sui piazzali</p> <p>a) Piazzali 1, 2, 3 <u>Ingresso ai parcheggi</u> L'ingresso al parcheggio avviene attraverso le aircraft stand Taxilane U o Z. (Follow-me obbligatorio). <u>Uscita dal parcheggio</u> In accordo alle caratteristiche del parcheggio assegnato, l'uscita potrà avvenire secondo le seguenti modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Automanovra messa in moto allo stand; uscita dal parcheggio dalla via di rullaggio assegnata. - Push-back spinta fino allo start point sulla a/c stand taxilane U o Z; uscita dal piazzale dalla via di rullaggio assegnata. - Power-back/Straight Back Manovra in accordo alle istruzioni del Marshaller; uscita dal piazzale dalla via di rullaggio assegnata. <p>b) Push-back sulla TWY T di aeromobili di codice ICAO D, E e F dagli stand 114-115 La manovra comincia sul piazzale e termina sulla via di rullaggio T. Prima di cominciare la manovra i piloti devono richiedere l'approvazione di Bologna GND/TWR. L'handler effettuerà l'operazione di spinta in accordo alle istruzioni di Bologna GND/TWR (prua Est o Ovest).</p> <p>c) Push-back di aeromobili di codice ICAO E dal Piazzale 3 La manovra comincia sul piazzale e termina sulla via di rullaggio T. Prima di cominciare la manovra i piloti devono richiedere l'approvazione di Bologna GND/TWR. L'handler effettuerà l'operazione di spinta in accordo alle istruzioni di Bologna GND/TWR (prua Est o Ovest).</p> <p>d) Power back/Push-back/Straight-back La manovra è eseguita sotto la responsabilità dell'handler/Marshaller.</p> <p>e) Straight-back Modalità di push back o power-back in linea retta verso una posizione sul piazzale (libera da veicoli, equipaggiamenti e personale di terra) dalla quale il rullaggio può essere iniziato in maniera sicura.</p> <p>f) Utilizzo della deicing pad La deicing pad può essere utilizzata, alternativamente, per le seguenti tipologie di operazioni: a) operazioni di deicing (vedere box 23 Item 1) b) push-back aeromobili sullo start point S2 c) uscita degli aeromobili dall'Apron 1 tramite rullaggio (assistito dal Follow-me) sul percorso IHP Y1 - DEICING PAD - TWY TY</p> <p>g) Aeromobile in partenza che necessita di effettuare il trattamento di de/anti-icing Il pilota pronto per la messa in moto riporterà alla TWR di aver già coordinato le operazioni di de-icing/anti-icing/de-snowing. Gli aeromobili che richiedono il servizio de-icing, quando pronti a rullare, saranno autorizzati dalla TWR all'IHP Y1. Per le specifiche procedure de-icing vedere AIP Italia, AD 2 LIPE, tabella 23.</p> <p>7) Piazzale a regolamentazione speciale Per le procedure applicabili sull'Apron 4 vedere AIP-Italia, AD 2 LIPE tabella 20.7</p>	<p>- Aircraft Safety Area clear from obstacles, vehicles, equipment, and ground personnel;</p> <p>- aircraft ready for taxi or power back/push back</p> <p>- push-back tractor has been connected (applicable only for nose-in stands)</p> <p>6) Aircraft movement on aprons</p> <p>a) Apron 1, 2, 3 <u>Stand entrance</u> Stand entrance takes place via aircraft stand taxilane U or Z. (Follow-me car guidance compulsory). <u>Stand exit</u> According to assigned stand features, exit manoeuvre takes place by:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Self Manoeuvring start-up on assigned stand; taxi to assigned exit TWY. - Push-back push-back to assigned start point on aircraft stand taxilane U or Z; taxi to assigned exit TWY. - Power-back/Straight-back manoeuvre according to Marshaller instruction, taxi to assigned exit TWY. <p>b) Push-back on TWY T of ICAO code D, E and F aircraft from stand 114-115 The manoeuvring starts on the apron and ends on TWY T. Before starting operations, pilots must request approval by Bologna GND/TWR. The handling operators will push back the aircraft according to GND/TWR instruction (nose East or West).</p> <p>c) Push-back of ICAO code E aircraft from Apron 3 The manoeuvring starts on the apron and ends on TWY T. Before starting operations, pilots must request approval by Bologna GND/TWR. The handling operators will push back the aircraft according to GND/TWR instruction (nose East or West).</p> <p>d) Push-back/Power-back/Straight-back The manoeuvre is performed under handler/Marshaller responsibility.</p> <p>e) Straight-back It is a straight push-back or power-back operation to an apron position (clear from vehicles, equipment, and ground personnel) where the taxi can be started safely.</p> <p>f) Use of the deicing pad The deicing pad can be used, alternately, for following operations: a) aircraft deicing (see box 23, item 1) b) aircraft push-back on start point S2 c) aircraft exit from Apron 1 with Follow-me assistance on the route IHP Y1 - DEICING PAD - TWY TY</p> <p>g) Aircraft on departure requesting de-icing service Pilot ready for start-up will report to TWR to have already coordinated for de-icing/anti-icing/de-snowing operations. Aircraft requesting de-icing service, when ready to taxi, will be cleared by TWR to IHP Y1. For specific de-icing procedures refer to AIP Italia, AD 2 LIPE, table 23.</p> <p>7) Apron subject to special regulation For Apron 4 procedures refer to AIP-italia, AD 2 LIPE table 20.7</p>
<p>3) Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio</p> <p>1) Per evitare danneggiamenti dovuti alla propulsione dei motori e al flusso dell'elica, i piloti sono tenuti a percorrere tutte le taxiways e le taxilane con la minima spinta</p> <p>2) Le vie di rullaggio J e K dovranno essere utilizzate con le seguenti modalità: J come TWY di uscita dalla RWY 12 e K come TWY di entrata nella RWY 30</p> <p>3) Le vie di rullaggio F e G dovranno essere utilizzate esclusivamente come TWY di uscita</p> <p>4) Percorsi di uscita rapida (in LVP fare riferimento alla LVP chart):</p> <ul style="list-style-type: none"> - uscita dalla RWY 12 durante le operazioni diurne e visibilità al suolo uguale o maggiore a 5000 m: TWY C, E, F, G, H, J, K - uscita dalla RWY 12 durante le operazioni notturne o con visibilità al suolo inferiore a 5000 m, consentita solo da: TWY F, G, H, J, K - uscita dalla RWY 30: TWY H, E, D, C, B, A <p>5) Regolamento per il back-track:</p> <p>a) back-track durante le operazioni diurne e visibilità al suolo maggiore/uguale a 5000 m consentito solo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da TWY A, B e D a RWY 30 - da TWY C, E e H a RWY 12 o 30 - da TWY J, K a RWY 12 <p>b) back-track durante le operazioni notturne o visibilità al suolo inferiore a 5000 m consentito solo:</p>	<p>Special rules for taxiway use</p> <p>1) In order to avoid damage due to jet blast or slip stream pilots are requested to taxi with the minimum thrust on all taxiways/taxilanes</p> <p>2) TWY J and K shall be used preferentially as follows: J as exit TWY from RWY 12 and K as entry TWY to RWY 30</p> <p>3) TWY F and G shall be used only as exit TWY</p> <p>4) RWY exit routes (in LVP refer to LVP chart):</p> <ul style="list-style-type: none"> - RWY 12 exit during day operations and ground visibility equal or greater than 5000 m: TWY C, E, F, G, H, J, K - RWY 12 exit during night operations or when ground visibility less than 5000 m: TWY F, G, H, J, K - RWY 30 exit: TWY H, E, D, C, B, A <p>5) Back-track regulations:</p> <p>a) back-track during day operations and ground visibility greater than/equal to 5000 m allowed only:</p> <ul style="list-style-type: none"> - from TWY A, B and D to RWY 30 - from TWY C, E and H to RWY 12 or 30 - from TWY J, K to RWY 12 <p>b) back-track during night operations or ground visibility less than 5000 m allowed only:</p>

<p>- da TWY A, B, C, D, E a RWY 30</p> <p>- da TWY H a RWY 12 o 30</p> <p>- da TWY J e K a RWY 12</p> <p>6) La via di rullaggio G è un'uscita rapida - velocità max 93 km/h</p> <p>7) L'utilizzo della Apron TWY N è consentito solo per aeromobili di codice ICAO fino alla lettera A inclusa</p> <p>8) Operazioni simultanee di aeromobili sulla stand taxilane Z e sulla TWY T sono ristrette ai seguenti casi:</p> <p>a) aeromobili con codice ICAO C o inferiori</p> <p>b) aeromobili con codice ICAO D solo con aeromobili con codice ICAO A</p> <p>9) Regole speciali per aeromobili con codice ICAO D:</p> <p>a) gli aeromobili che entrano/escono dal piazzale devono usare solo le TWY TW, TM, TP, TU, TS</p> <p>b) al fine di evitare danni da jet-blast, gli aeromobili a 4 motori dovranno rullare con i motori esterni al minimo della potenza</p> <p>c) in caso di push-back sulla TWY T gli aeromobili parcheggiati negli stand 114 o 115 dovranno essere spinti attraverso la TWY TS</p> <p>d) gli aeromobili non dovranno rullare sulla apron taxilane Z tra gli start points Q2 e S1</p> <p>10) Regole speciali per aeromobili con codice ICAO E:</p> <p>a) gli aeromobili in rullaggio sull'area di manovra dovranno farlo in accordo a quanto riportato nella Aerodrome Ground Movement Chart pubblicata in AIP</p> <p>b) le TWYs C/D/E/F/H non possono essere utilizzate</p> <p>c) la TWY G per gli aeromobili in arrivo può essere utilizzata solo dagli aeromobili che devono accedere alla TWY TS</p> <p>d) al fine di evitare danni da jet-blast, gli aeromobili a 4 motori dovranno rullare con i motori esterni al minimo della potenza</p> <p>e) in caso di push-back sulla TWY T gli aeromobili parcheggiati nello stand 114 dovranno essere spinti attraverso la TWY TS</p> <p>f) gli aeromobili parcheggiati nell'Apron 3 dovranno essere spinti sulla TWY T attraverso la TWY TW</p> <p>g) gli aeromobili dovranno utilizzare le TWYs TU/TS/TW per l'uscita/entrata da/per gli aprons</p> <p>h) quando la IAP per RWY 30 è in uso gli aeromobili dovranno usare solo l'IHP T3</p> <p>11) Regole speciali per aeromobili con codice ICAO F:</p> <p>a) gli aeromobili in rullaggio sull'area di manovra dovranno farlo in accordo a quanto riportato nella Aerodrome Ground Movement Chart pubblicata in AIP</p> <p>b) TWYs C/D/E/F/G/H non possono essere utilizzate</p> <p>c) al fine di evitare danni da jet-blast, gli aeromobili a 4 motori dovranno rullare su tutte le taxiways e le taxilanes con i motori esterni al minimo della potenza</p> <p>d) gli aeromobili parcheggiati nello stand 114 dovranno essere trainati sulla TWY T attraverso la TS</p> <p>e) l'utilizzo della apron TWY U non è consentito</p> <p>f) gli aeromobili dovranno utilizzare la TWY TS per l'uscita/entrata da/per lo stand 114</p> <p>g) il back-track su RWY 30 via TWY J non è consentito</p> <p>h) la TWY J è utilizzabile per le seguenti operazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - allineamento su RWY 30 - entrata su RWY 30 per successiva uscita via TWY K <p>i) quando la IAP per RWY 30 è in uso gli aeromobili dovranno usare solo l'IHP T3</p>	<p>- from TWY A, B, C, D, E to RWY 30</p> <p>- from TWY H to RWY 12 or 30</p> <p>- from TWY J and K to RWY 12</p> <p>6) TWY G is a rapid exit TWY - max speed 93 km/h</p> <p>7) Use of Apron TWY N is allowed only for aircraft up to ICAO code letter A included</p> <p>8) Simultaneous aircraft operations on stand taxilane Z and TWY T are restricted to following cases:</p> <p>a) aircraft ICAO code C or lower</p> <p>b) aircraft ICAO code D with aircraft ICAO code A</p> <p>9) Special rules for aircraft with ICAO code D:</p> <p>a) aircraft entering/leaving the apron shall use only TWY TW, TM, TP, TU, TS</p> <p>b) in order to avoid jet-blast damage, four-engine aircraft shall taxi with outer engines at idle power</p> <p>c) when performing push-back on TWY T aircraft parked on stand 114 or 115 shall be pushed-back through TWY TS</p> <p>d) aircraft shall not taxi on the aircraft stand taxilane Z between start points Q2 and S1</p> <p>10) Special rules for aircraft with ICAO code E:</p> <p>a) aircraft taxi in the manoeuvring area must be in accordance to the Aerodrome Ground Movement Chart published in AIP</p> <p>b) TWYs C/D/E/F/H cannot be used</p> <p>c) TWY G for arriving aircraft can be used only by aircraft entering TWY TS</p> <p>d) in order to avoid jet-blast damage, four-engine aircraft shall taxi with outer engines at idle power</p> <p>e) when performing push-back on TWY T aircraft parked on stand 114 shall be pushed-back through TWY TS</p> <p>f) aircraft parked on Apron 3 shall be pushed-back on TWY T through TWY TW</p> <p>g) aircraft shall use TWYs TU/TS/TW as exit/entry TWYs from/to aprons</p> <p>h) when IAP for RWY 30 in use ACFT shall use only IHP T3</p> <p>11) Special rules for aircraft with ICAO code F:</p> <p>a) aircraft taxi in the manoeuvring area must be in accordance to the Aerodrome Ground Movement Chart published in AIP</p> <p>b) TWYs C/D/E/F/G/H cannot be used</p> <p>c) in order to avoid jet-blast damage, four-engine aircraft shall taxi on all taxiways and taxilanes with outer engines at idle power</p> <p>d) aircraft parked on stand 114 shall be pushed-back on TWY T through TWY TS</p> <p>e) use of apron TWY U is not allowed</p> <p>f) aircraft shall use TWY TS as exit/entry TWY from/to stand 114</p> <p>g) back-track RWY 30 via TWY J is not allowed</p> <p>h) la TWY J is usable only for following operations:</p> <ul style="list-style-type: none"> - line up RWY 30 - enter the RWY 30 for subsequent exit via TWY K. <p>i) when IAP for RWY 30 in use ACFT shall use only IHP T3</p>
<p>4 Procedure applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO)</p> <p>1) Criteri per l'attivazione delle LVP</p> <p>Le procedure di bassa visibilità (LVP) sono attivate quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'RVR non è superiore a 550 m; e/o - l'altezza della base delle nubi è inferiore a 200 ft in accordo al locale riporto meteorologico; e/o - quando il deterioramento delle condizioni meteo ne raccomanda l'attivazione. <p>I piloti saranno informati dell'attivazione delle LVP tramite trasmissione ATIS e/o RTF.</p> <p>NOTA</p> <p>Anche con nubi e/o RVR superiori a quelli previsti, l'ATC potrà procedere all'attivazione dell' LVP se:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il riporto di un pilota indica una situazione meteorologica non favorevole; - vi è un'esplicita richiesta del pilota di attivazione delle LVP o di condurre un avvicinamento in CAT II/III in situazioni di RVR/base delle nubi marginali ad eccezione degli addestramenti. <p>In questi casi, al fine di non penalizzare la sequenza di traffico, le LVP possono essere attivate solo per il traffico coinvolto e il messaggio "LVP in progress" sarà comunicato dall'ATC in frequenza al solo volo interessato.</p> <p>2) Utilizzo delle piste</p> <p>La RWY 12 è abilitata alle operazioni ILS CAT II/IIIA/IIIB ed a LVTO (LOW VIS TKOF – RVR inferiore a 400 m).</p>	<p>Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO)</p> <p>1) Criteria for initiation of LVP</p> <p>Low Visibility Procedures (LVP) will be in force when:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RVR is not greater than 550 m; and/or - cloud base height is below 200 ft according to the local met report; and/or - the deterioration of weather conditions recommends so. <p>Pilots will be informed by ATIS and/or RTF when LVP are in progress.</p> <p>REMARK</p> <p>Even with clouds and/or RVR values above the established values, ATC may activate the LVP if:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a pilot report indicates a bad weather condition; - there is an explicit pilot request to activate LVP or to perform a CAT II/III approach with marginal values of RVR/cloud base other than training. <p>In these cases, in order to not penalize the traffic sequence, the LVP may be activated only for the involved flight and the message "LVP in Progress" will be communicated by ATC on frequency to the concerned flight only.</p> <p>2) Runway operations</p> <p>RWY 12 is suitable for ILS CAT II/IIIA/IIIB operations and LVTO (LOW VIS TKOF – RVR lower than 400 m).</p>

<p>La RWY 30 è abilitata alle operazioni ILS CAT I e decolli con RVR maggiore di/uguale a 550 m.</p> <p>3) Minime operative di aeroporto Non sono permesse operazioni con RVR inferiore a 75 m.</p> <p>4) Attività di addestramento Gli avvicinamenti e gli atterraggi addestrativi in CAT II/III con LVP non attivate saranno subordinate alle condizioni di traffico in atto o previste. Al fine di garantire la protezione del segnale ILS la richiesta di CAT II/III dovrà essere fatta con almeno 15 minuti di anticipo e contenere esplicita indicazione che l'attività è ai fini addestrativi.</p> <p>5) Movimentazione al suolo (Rif. LVP Chart) In condizioni di scarsa visibilità è prevedibile una riduzione della capacità aeroportuale a causa delle restrizioni applicate alla movimentazione al suolo.</p> <p>a) Quando tutta o parte dell'area di manovra non è visibile dalla TWR per le partenze devono essere normalmente usati i seguenti percorsi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - partenze RWY 12: start point, prima via di rullaggio disponibile, via di rullaggio T, RHP CAT II/III T1; - partenze RWY 30: start point, prima via di rullaggio disponibile, via di rullaggio T, RHP CAT II/III K. <p>Per liberare la pista devono essere utilizzate le seguenti vie di rullaggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - atterraggi o mancati decolli RWY 12: G, H, J o K; - atterraggi o mancati decolli RWY 30: A o B. <p>b) Quando la RVR, misurata in uno qualsiasi dei trasmissometri disponibile è inferiore a 400 m:</p> <p>PARTENZA RWY 12 SENZA AEROMOBILI IN AVVICINAMENTO</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il primo aeromobile in partenza sarà autorizzato al rullaggio fino alla IHP T2 e successivamente alla RHP T1. - Il secondo aeromobile in partenza sarà autorizzato al rullaggio fino alla IHP T2 solo dopo che il precedente aeromobile in partenza è stato autorizzato all'allineamento e ha passato la RHP T1. <p>PARTENZA RWY 12 CON AEROMOBILE IN ATTERRAGGIO RWY 12</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'aeromobile in atterraggio sarà autorizzato a liberare la pista di volo e le aree sensibili dell'ILS e a continuare il rullaggio solo quando l'aeromobile in partenza si troverà nel blocco tra la IHP T2 e la RHP T1. <p>ATTERRAGGIO RWY 12 (MANCATO DECOLLO RWY 12)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il secondo aeromobile, una volta atterrato, potrà essere autorizzato a liberare la pista e rullare verso lo stand assegnato quando l'aeromobile precedentemente atterrato si trova nel piazzale. <p>c) Il follow-me aspetterà l'aeromobile atterrato sulla TWY Z o sulla IHP V1.</p> <p>d) Non sono permesse procedure di decollo da posizione intermedia.</p> <p>e) <u>Movimentazione al suolo - rullaggio alla de-icing pad (rif. AD2 LIPE 2-11)</u> Quando tutta o parte dell'area di manovra non può essere monitorata visivamente dalla TWR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gli aeromobili di codice ICAO C, dopo il push-back/power-back, saranno di norma autorizzati a rullare via ACFT stand taxilane Z, IHP Y1; - Gli aeromobili di codice ICAO D (o superiori) saranno autorizzati a rullare via prima TWY disponibile, TWY T, TWY TS, IHP Y1 (o via TS, IHP Y1 per gli aeromobili che effettuano il push-back sulla TWY T). <p>Il rullaggio sulla TWY T fino all'IHP Y1 sarà autorizzato solo in assenza di aeromobili autorizzati all'avvicinamento Dopo che le procedure de-icing sono state completate, l'aeromobile sarà autorizzato a rullare via: RWY 12: TWY TY → Taxiway T → RHP CAT II/III "T1" RWY 30: TWY TY → Taxiway T → RHP CAT II/III "K". Per le specifiche procedure di de-icing fare riferimento ad AD 2 LIPE, tabella 23</p> <p>6) Contingencies Qualora le condizioni siano tali da non permettere alla TWR il monitoraggio visivo di tutta o parte dell'area di manovra, in caso di avaria del radar di superficie (SMR) o in caso di avaria totale delle Stop Bars, in area di movimento è consentito un movimento alla volta.</p> <p>7) Avaria radio in area di manovra Vedi tabella 20.8</p>	<p>RWY 30 is suitable for ILS CAT I operations and for take-off with RVR higher than/equal to 550 m.</p> <p>3) Aerodrome operating minima Operations with RVR less than 75 m are not allowed.</p> <p>4) Training activities Training CAT II/III approaches and landings with LVP not in force will be subject to actual or foreseen traffic conditions.</p> <p>In order to guarantee the protection of ILS signal, request for CAT II/III shall be made at least 15 minutes in advance explicitly indicating the training purpose.</p> <p>5) Ground Movement (Ref. LVP Chart) In case of poor visibility conditions a reduced airport capacity can be expected due to restrictions applied on ground movements.</p> <p>a) When all or part of the manoeuvring area cannot be visually monitored from the TWR following routes will be normally used for departures:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Departure RWY 12: start point, first available TWY, TWY T, RHP CAT II/III T1; - Departure RWY 30: start point, first available TWY, TWY T, RHP CAT II/III K. <p>Following taxiway shall be used to vacate the runway:</p> <ul style="list-style-type: none"> - landing or aborted take-off RWY 12: G, H, J or K; - landing or aborted take-off RWY 30: A or B. <p>b) When RVR measured on any available transmissometer is below 400 m:</p> <p>DEPARTURES RWY 12 WITH NO APPROACHING AIRCRAFT</p> <ul style="list-style-type: none"> - The first departure will be cleared to taxi to IHP T2 and then to RHP T1. - The second departure will be cleared to taxi to IHP T2 only after the preceding departure has been cleared for line-up and has passed RHP T1. <p>DEPARTURE RWY 12 WITH AIRCRAFT LANDING RWY 12</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landing aircraft will be cleared to vacate runway and ILS sensitive areas and continue taxiing only when the departing aircraft will be between IHP T2 and RHP T1. <p>LANDING (ABORTED TAKE-OFF) RWY 12</p> <ul style="list-style-type: none"> - The second arrival, after landing, will be cleared to vacate RWY and taxi to assigned aircraft stand only when the previous arrival has landed and reached the Apron. <p>c) Follow-me will wait for the landed aircraft on TWY Z or on IHP V1.</p> <p>d) Departure from intersection take-off are not allowed.</p> <p>e) <u>Ground Movement - taxiing to de-icing pad (Ref. AD2 LIPE 2-11)</u> When all or part of the manoeuvring area cannot be visually monitored from the TWR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ICAO code C aircraft, after push back/power back, will be normally cleared to taxi via ACFT stand taxilane Z, IHP Y1; - ICAO code D aircraft (or larger), will be cleared to taxi via first available TWY, TWY T, TWY TS, IHP Y1 (or via TS, IHP Y1 for aircraft pushing-back on TWY T). <p>Taxiing on TWY T to IHP Y1 will be cleared only in absence of arriving aircraft cleared for approach. After de-icing procedures have been completed, aircraft will be cleared to taxi via: RWY 12: TWY TY → Taxiway T → RHP CAT II/III "T1" RWY 30: TWY TY → Taxiway T → RHP CAT II/III "K". For specific de-icing procedures refer to AD 2 LIPE, table 23</p> <p>6) Contingencies Whenever conditions are such that all or part of the manoeuvring area cannot be visually monitored from the TWR, in case of failure of the Surface Movement Radar (SMR) or in case of total stop-bar failure, only one aircraft per time is allowed in the movement area.</p> <p>7) Radio failure in the manoeuvring area See table 20.8</p>
<p>5) Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario Al fine di garantire i requisiti di traffico, si richiede ai piloti di liberare la pista in uso il più rapidamente possibile nel rispetto della safety.</p> <p>A meno di istruzioni differenti fornite da Bologna TWR: <u>Aeromobili in partenza</u></p> <p>1) per quanto possibile, i controlli pre-volo saranno effettuati prima dell'allineamento. Eventuali controlli successivi saranno completati il più velocemente possibile;</p>	<p>Special operational practice for minimum RWY occupancy In order to guarantee traffic requirements, pilots are required to vacate the active runway as quickly as possible, in compliance with safety. Unless otherwise instructed by Bologna TWR: <u>Departing aircraft</u></p> <p>1) as far as possible, pre-flight checks should be completed before line-up. Any other check following line-up shall be carried out as quickly as possible;</p>

<p>2) gli aeromobili in partenza dovranno ottemperare all'istruzione di allineamento dell'ATC senza ritardo;</p> <p>3) la corsa di decollo dovrà iniziare non appena ricevuta l'autorizzazione al decollo.</p> <p>Aeromobili in arrivo*</p> <p>1) in atterraggio su RWY 12 il pilota deve liberare la pista preferibilmente via TWY G o TWY J ;</p> <p>2) in atterraggio su RWY 30 il pilota deve liberare la pista preferibilmente via TWY D o TWY B.</p> <p>Se impossibilitati ad eseguire tali operazioni, i piloti dovranno informare Bologna TWR.</p> <p>*Vedere Tabella 20.3 "Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio"</p>	<p>2) departing aircraft shall comply with ATC instructions with no delay;</p> <p>3) take off run shall start immediately after take-off clearance.</p> <p>Arriving aircraft*</p> <p>1) landing on RWY 12 the pilot should vacate the runway via TWY G or TWY J ;</p> <p>2) landing on RWY 30 the pilot should vacate the runway via TWY D or TWY B ;</p> <p>Pilots must inform Bologna TWR if unable to comply with these operations.</p> <p>*See Table 20.3 "Special rules for taxiways use"</p>
<p>6 Restrizioni locali ai voli</p> <p>1) Tutti i voli con destinazione Bologna AD non coordinati da Assoclearance (eccetto l'Aviazione Generale regolamentata al successivo item 7), devono ottenere prima della partenza dallo scalo d'origine l'autorizzazione al parcheggio da SAB-CLEARANCE, MON-FRI, HR 0830-1630 (0730-1530), tel +39 051 6479894, SITA BLQDDXH, oppure dalla SAB-COS, MON-FRI HR 0000-0830 1630-2359 (0000-0730 1530-2359), SAT e SUN H24, tel +39 051 6479908-9909, SITA BLQOWXH. Eventuali ritardi, rispetto agli orari concordati, devono essere preventivamente coordinati con i riferimenti sopra indicati</p> <p>2) I voli di elicotteri con pattini, con destinazione aeroporto di Bologna, prima della partenza, sono tenuti obbligatoriamente a richiedere un'autorizzazione preventiva a: SAB-CLEARANCE, MON-FRI HR 0830-1630 (0730-1530), tel +39 051 6479894, SITA BLQDDXH, oppure a SAB-COS, MON-FRI HR 0000-0830 1630-2359 (0000-0730 1530-2359), SAT e SUN H24, tel +39 051 6479908-9909, SITA BLQOWXH</p> <p>3) Periodicamente saranno effettuate esercitazioni di emergenza aeroportuale, che potrebbero causare ritardi sia al traffico in partenza che in arrivo</p> <p>4) Avvicinamenti ed atterraggi in categoria II/IIIA/IIIB pista 12, sono consentiti agli operatori nazionali ed internazionali certificati dalle competenti Autorità in accordo alle procedure riportate nel Regolamento di Scalo</p>	<p>Local flight restrictions</p> <p>1) All flights to Bologna AD not coordinated with Assoclearance (excluded General Aviation regulated by item 7) must obtain parking clearance before departure by: SAB-CLEARANCE MON-FRI, HR 0830-1630 (0730-1530), tel +39 051 6479894, SITA BLQDDXH, or SAB-COS, MON-FRI HR 0000-0830 1630-2359 (0000-0730 1530-2359), SAT and SUN H24, tel +39 051 6479908-9909, SITA BLQOWXH. Any delay, affecting parking clearance released, must be previously coordinated contacting the above mentioned references</p> <p>2) Skidded helicopters flights with destination Bologna aerodrome, before departure, are compulsorily subject to PPR to the following references: SAB-CLEARANCE, MON-FRI HR 0830-1630 (0730-1530), tel +39 051 6479894, SITA BLQDDXH or SAB-COS, MON-FRI HR 0000-0830 1630-2359 (0000-0730 1530-2359), SAT and SUN H24, tel +39 051 6479908-9909, SITA BLQOWXH</p> <p>3) Aerodrome emergency exercises will take place periodically. Delay may occur to arriving/departing traffic</p> <p>4) RWY 12 category II/IIIA/IIIB landings and approaches are allowed to domestic and international operators certified by the appropriate Authority according to Airport Regulations</p>
<p>7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale</p> <p>1) Generalità</p> <p>L'Apron 4 è identificato come area destinata alle operazioni e alla sosta dei voli dell'Aviazione Generale e in accordo alla normativa locale è classificato come "piazzale soggetto a regolamentazione speciale".</p> <p>a) Un servizio di "coordinamento di piazzale" dedicato, assicura negli orari di servizio 0500-2100 (0400-2000) i seguenti servizi ai voli di Aviazione Generale che operano sull'Apron 4:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pianificazione e assegnazione delle piazzole/aree di sosta - servizi di follow-me e marshalling - rifornimento di carburante (JET A1) tramite impianto fisso presente sull'Apron 4, con orario 0500-2100 (0400-2000) <p>b) Le operazioni di aeromobili di Aviazione Generale sull'aeroporto di Bologna sono soggette a PPR, da richiedere obbligatoriamente, prima della partenza del volo con destinazione aeroporto di Bologna, ad uno dei prestatori di servizi sotto indicati, utilizzando i riferimenti riportati al successivo punto d)</p> <p>c) I voli in arrivo devono contattare la frequenza dell'handler almeno 20 minuti prima dell'ETA per il servizio obbligatorio di assistenza a terra</p> <p>d) I servizi di handling specifici per i voli di Aviazione Generale sono forniti dalla seguente società:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TAG: servizio giornaliero MON-SUN HR 0500-2100 (0400-2000) o H24 previo specifico accordo ; tel +39 051 6418901 / +39 051 6418902; fax +39 051 6418909; e-mail: operations@tagbologna.com; freq 131.700 MHz <p>e) Tutte le richieste di estensione della clearance di parcheggio devono essere inoltrate in tempo utile al prestatore. In caso di mancata disponibilità di piazzole, l'utente è tenuto a rispettare la clearance precedentemente assegnatagli</p> <p>2) Procedure operative</p> <p>a) L'Apron 4 e la via di accesso alle piazzole V non sono visibili dalla torre di controllo</p> <p>b) L'utilizzo della follow-me car e l'assistenza nelle operazioni di marshalling sono obbligatori per tutti i movimenti di aeromobili effettuati sull'Apron 4</p> <p>c) Le operazioni di rullaggio sull'Apron 4 devono essere effettuate con motori a regime minimo</p> <p>d) L'utilizzo della via di accesso alle piazzole V e dell'Apron 4 è ammesso solo per aeroplani non superiori al codice ICAO C e per gli elicotteri dotati di ruote e di larghezza "fuori tutto" non superiore a 12.75 m. In accordo alle procedure locali sulla via di accesso alle piazzole V e sull'Apron 4 le operazioni di aeroplani appartenenti al codice ICAO C e di elicotteri con larghezza "fuori tutto" superiore a 12.75 m potranno avvenire solo qualora il coordinatore di piazzale abbia verificato la permanenza delle condizioni di safety ed abbia confermato di poter rispettare le prescrizioni aggiuntive di safety previste per le operazioni di tali tipologie di aeromobili</p>	<p>Provisions for General Aviation aircraft</p> <p>1) General</p> <p>Apron 4 is identified as parking and operations area for General Aviation flights and, according to local procedures, is classified as "apron subject to special regulation".</p> <p>a) A dedicated "apron coordination" service ensures during duty time HR 0500-2100 (0400-2000), the following services to General Aviation flights operating on Apron 4:</p> <ul style="list-style-type: none"> - planning and assignment of aircraft stands/parking areas - follow-me car and marshalling services - refuelling (JET A1) by fixed facility on Apron 4 HR 0500-2100 (0400-2000) <p>b) General Aviation operations in Bologna aerodrome are subject to PPR, to be compulsorily requested, before departure of any flight with destination Bologna aerodrome, to one of the handling agents reported below, according to references provided in point d)</p> <p>c) Arriving flights must call handler frequency at least 20 minutes before ETA for compulsory ground handling service</p> <p>d) Handling specific services for General Aviation flights are provided by the following handler:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TAG: daily service MON-SUN, HR 0500-2100 (0400-2000) or H24 by specific agreement; tel +39 051 6418901 / +39 051 6418902; fax +39 051 6418909; e-mail: operations@tagbologna.com; freq 131.700 MHz <p>e) Any request concerning extension of assigned AD clearance must be forwarded in due times to handling agent. In case of Apron stands unavailability, the operator must respect the clearance previously assigned</p> <p>2) Operational procedures</p> <p>a) Apron 4 and aircraft stand taxilane V are not visible from control tower</p> <p>b) Follow-me car and marshalling assistance compulsory for all aircraft movements on Apron 4</p> <p>c) Taxiing operations on Apron 4 must be performed at minimum engine power</p> <p>d) Use of aircraft stand taxilane V and use of Apron 4 allowed only for aircraft not exceeding ICAO code C and for wheeled helicopters with overall width not exceeding 12.75 m. According to local procedures, operations performed on aircraft stand taxilane V and on Apron 4 by ICAO code C aircraft and by helicopters with "overall width" exceeding 12.75 m are allowed only after Apron coordinator has verified safety conditions and has confirmed to be able to comply with additional safety prescriptions compulsory for operations of such aircraft</p>

<p>e) La priorità nell'utilizzo del raccordo TV è attribuita agli aeromobili in arrivo</p> <p>f) Il rullaggio degli aeromobili sulla via di accesso alle piazzole V è ammesso solo in senso orario</p> <p>g) Le operazioni di spinta/traino di aeromobili sull'Apron 4 sono consentite solo a motori spenti</p> <p>3) Utilizzo dello start point V1 sull' Apron 4 Lo start point V1 sull'Apron 4 è utilizzato come:</p> <ul style="list-style-type: none"> - posizione di attesa per gli aeromobili in partenza - posizione di attesa obbligatoria per gli aeromobili in arrivo <p>4) Utilizzo degli start points V3 e V4 sull' Apron 4 Gli start points V3 e V4 sull'Apron 4 possono essere utilizzate per le seguenti operazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Sosta breve di aeromobili b) Sbarco/imbarco passeggeri in accordo alle procedure in vigore (vedi paragrafo 10) c) Entrata/uscita tramite rullaggio con guida del follow-me d) Sosta breve a motori spenti (aeroplani) e) Sosta breve a motori accesi (elicotteri) f) Messa in moto con assistenza del marshaller <p>5) Operazioni consentite sull' Apron 4 agli aeromobili in arrivo In accordo alle procedure in vigore, gli elicotteri in arrivo diretti all' Apron 4, atterreranno sulla pista di volo. Agli aeromobili in arrivo diretti all'Apron 4, sono consentite le seguenti operazioni da eseguirsi obbligatoriamente, oltre la IHP V1 con l'assistenza del follow-me e del marshaller:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Rullaggio, su istruzione della TWR, dalla via di rullaggio T fino all' IHP V1 dove l'aeromobile, prima di continuare le operazioni di rullaggio, dovrà attendere la presenza del follow-me b) Rullaggio, con obbligo di guida fornita dal follow-me, dall' IHP V1 fino alla piazzola di sosta / Start point assegnata, o fino alla posizione di rifornimento carburante collocata sul lato est del piazzale <p>In condizioni di LVP, in caso di RVR misurata in uno qualsiasi dei trasmissometri disponibili inferiore a 400 m, il rullaggio sulla TWY T degli aeromobili in arrivo diretti all' Apron 4, avverrà con la guida del follow-me della società SAB fino all' IHP V1, dove l'aeromobile si fermerà in attesa del follow-me della società TAG. In condizioni di LVP, in caso di RVR misurata in uno qualsiasi dei trasmissometri disponibili inferiore a 400 m, dopo aver condotto l'aeromobile all' IHP V1, il follow-me della società SAB si fermerà e attenderà di essere rilevato dal follow-me del coordinatore di piazzale della società TAG (normalmente in attesa sul lato sinistro della via di accesso alle piazzole V). Dopo essere stato rilevato dal follow-me del coordinatore di piazzale della società TAG, il follow-me della società SAB spegnerà i lampeggianti e si immetterà sulla strada di servizio alla sua destra per liberare la via di accesso alle piazzole V.</p> <p>6) Operazioni consentite agli aeromobili ed elicotteri in partenza dall'Apron 4 Agli aeromobili in partenza dall'Apron 4 sono consentite le seguenti operazioni da eseguirsi obbligatoriamente con l'assistenza del follow-me e del marshaller:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Messa in moto: Le operazioni di messa in moto di aeromobili sull'Apron 4 potranno avvenire esclusivamente previa verifica da parte del coordinatore di piazzale delle condizioni di sicurezza necessarie (piazzola o area di messa in moto e area di jet blast libere da aeromobili, uomini, mezzi e altri ostacoli). Le operazioni di messa in moto di aeromobili sull' Apron 4 sono consentite esclusivamente sulle seguenti aree: <ul style="list-style-type: none"> - piazzole di sosta da 401 a 405 - start points V3 e V4 - posizione di rifornimento carburante Per il traffico con piano di volo IFR le operazioni di messa in moto di aeromobili sull' Apron 4 potranno avvenire esclusivamente previa autorizzazione della TWR b) Rullaggio: Le operazioni di rullaggio degli aeromobili in partenza dall'Apron 4 dovranno avvenire con l'assistenza obbligatoria del follow-me, in accordo alla seguente procedura: <ul style="list-style-type: none"> - dopo aver effettuato la messa in moto, i voli IFR e VFR in partenza riporteranno alla TWR di essere pronti al rullaggio - in assenza di traffico in arrivo diretto all' Apron 4, la TWR instruirà l'aeromobile in partenza, a rullare fino alla IHP V1 informandone contestualmente il follow-me via radio - dopo aver raggiunto l'IHP V1 con la guida del follow-me, gli aeromobili dovranno fermarsi e riportare la posizione alla TWR ponendosi in attesa di ricevere ulteriori istruzioni - dopo aver condotto l'aeromobile alla IHP V1 il follow-me spegnerà le luci lampeggianti e libererà la via di accesso alle piazzole V immettendosi sulla strada perimetrale alla propria sinistra 	<p>e) Priority in use of TWY TV will be given to arriving aircraft</p> <p>f) Taxiing on aircraft stand taxilane V is allowed only clockwise</p> <p>g) Aircraft towing/push-back on Apron 4 are allowed only in engines off conditions</p> <p>3) Use of start point V1 on Apron 4 Start point V1 on Apron 4 is used as:</p> <ul style="list-style-type: none"> - holding position for departing aircraft - mandatory holding position for arriving aircraft <p>4) Use of start points V3 and V4 on Apron 4 Start points V3 and V4 on Apron 4 can be used for the following operations:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Aircraft short stay turn-around b) Passengers embarkation/disembarkation according to local procedures (see paragraph 10) c) Taxi-in/taxi-out with follow-me car guidance d) Short stay with engine off (aeroplanes) e) Short stay with engine on (helicopters) f) Start-up with marshaller assistance <p>5) Operations allowed on Apron 4 for arriving aircraft According to procedures in force, arriving helicopters bound to Apron 4, will land on the RWY. Arriving aircraft proceeding to Apron 4 are allowed to perform following operations, with compulsory follow-me car and marshalling assistance beyond IHP V1 :</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Taxiing, upon TWR instruction, from TWY T to IHP V1 where aircraft must stop and wait for follow-me car before continuing taxiing operations b) Taxiing, with compulsory follow-me car guidance, from IHP V1 to assigned aircraft stand/Start point, or to refuelling position on Apron East side <p>During LVP conditions, when RVR measured at least in one of available transmissometers is below 400 m, taxiing operations on TWY T of arriving aircraft proceeding to Apron 4, will be assisted by follow-me car SAB up to IHP V1, where the aircraft will stop, waiting for Apron coordinator follow-me car TAG. During LVP conditions, when RVR measured at least in one of available transmissometers is below 400 m, after leading aircraft to IHP V1, follow-me car SAB will stop waiting to be relieved by Apron coordinator follow-me car TAG (normally waiting on left side of aircraft stand taxilane V). After being relieved by Apron coordinator follow-me car TAG, follow-me car SAB will turn off flashing lights and will enter the service road on his right side to clear aircraft stand taxilane V.</p> <p>6) Operations allowed on Apron 4 for departing aircraft and helicopters Departing aircraft from Apron 4 are allowed to perform the following operations with compulsory assistance of follow-me car and marshaller:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Start up: Start up operations for aircraft on Apron 4 can be performed only after apron coordinator has carried out proper checks related to necessary safety conditions (aircraft stand/start-up area/jet blast area clear of aircraft, men, equipment and obstacles). Start-up operations on Apron 4 allowed only on following areas : <ul style="list-style-type: none"> - aircraft stands from 401 to 405 - start points V3 and V4 - refuelling position Start-up on Apron 4 for IFR flights allowed only upon TWR authorization b) Taxiing: Taxiing operations of departing aircraft from Apron 4 can be performed only with compulsory follow-me car assistance according to the following procedure: <ul style="list-style-type: none"> - after start-up, IFR and VFR flights will report 'ready for taxi' to the TWR - if no arriving aircraft is proceeding to Apron 4, TWR will instruct departing aircraft to taxi to IHP V1 and will inform follow-me car by radio - after reaching IHP V1 with follow-me car guidance, aircraft must stop and report position to the TWR waiting for further instructions - after leading aircraft to IHP V1, follow-me car will turn off flashing lights and will clear aircraft stand taxilane TV entering the service road on his left side
--	--

<p>7) Rifornimento carburante per gli aeromobili dell' Aviazione Generale Sull'Apron 4 non è ammessa la circolazione di autobotti per il rifornimento di carburante agli aeromobili. Le operazioni di rifornimento aeromobili sull'Apron 4 possono avvenire esclusivamente tramite impianto fisso che eroga carburante, disponibile solo JET A1 HR 0500-2100 (0400-2000). Le operazioni di rifornimento tramite autobotti sono ammesse solo sugli Apron 1 e 2 (la richiesta di piazzola di sosta sugli Apron 1 e 2 deve essere coordinata dal vettore con il prestatore). AVGAS-100LL disponibile con HR 0700-1900 (0600-1800); rullaggio per l'accesso all'impianto fisso AVGAS consentito solo con guida obbligatoria del follow-me sull'aircraft stand taxilane N (Apron 2). Gli aeromobili che necessitano di rifornimento con carburante AVGAS 100LL devono inoltrare specifica richiesta al prestatore prima dell'arrivo.</p> <p>8) Prove motori e utilizzo dell'APU Le prove motori e l'utilizzo dell'APU sull'Apron 4 dovranno avvenire in accordo a quanto previsto in AD 2 LIPE, item 21 'Procedure antirumore', subitem 3 'Restrizioni al suolo' paragrafo 3. Gli elicotteri che necessitano di effettuare una prova motori dovranno essere posizionati in prossimità dell'angolo NE dell'Apron 4 e la relativa zona di operazioni dovrà essere opportunamente segnalata dal coordinatore di piazzale.</p> <p>9) Operazioni vietate Sull'Apron 4 e sulla via di accesso alle piazzole V sono vietate:</p> <p>a) le operazioni effettuate da elicotteri dotati di pattini b) le operazioni di hovering e di air taxi Non è ammessa la sosta di aeroplani ed elicotteri su aree esterne all'Apron 4</p> <p>10) Operazioni di sbarco/imbarco passeggeri Non sono ammessi sbarchi/imbarchi di passeggeri da/per aeroplani con motori in moto. Sono ammessi sbarchi/imbarchi di passeggeri dagli elicotteri con motori in moto con obbligo di fornire indicazioni e accompagnamento, a cura del prestatore o di altro membro dell'equipaggio addestrato a tale compito, relativamente al percorso da seguire per portarsi in posizione di sicurezza o per accedere in sicurezza all'elicottero in moto. L'accompagnamento dei passeggeri da/per il terminal dovrà avvenire possibilmente tramite navetta fornita dal prestatore. E' comunque consentito, in alternativa, l'accompagnamento dei passeggeri a piedi, previa verifica del prestatore in merito alle condizioni di sicurezza presenti sul piazzale, e solamente a condizione che i passeggeri vengano scortati dal personale del prestatore.</p>	<p>7) General Aviation aircraft refuelling Fuel truck circulation not allowed on Apron 4. Refuelling on Apron 4 allowed only by fixed facility, only JET A1 fuel available HR 0500-2100 (0400-2000). Refuelling with truck-service admitted only on Apron 1 and 2 (stand request, on Apron 1 and 2, to be coordinated by carrier with handling agent). AVGAS-100LL available HR 0700-1900 (0600-1800); taxiing to AVGAS fixed facility allowed only with compulsory follow-me guidance on aircraft stand taxilane N (Apron 2). Aircraft which need AVGAS-100LL must forward specific request to handler before arrival.</p> <p>8) Engine run-ups and use of APU Engine run-ups on Apron 4 are allowed according to procedure reported in AD 2 LIPE, item 21 'Noise abatement procedures', subitem 3 'Ground Restrictions', paragraph 3. Helicopters which need to perform engine run-ups must be located in NE corner of the Apron 4 and operation area must be properly signalled by apron coordinator.</p> <p>9) Operations not admitted Following operations are prohibited on Apron 4 and on aircraft stand taxilane V: a) skidded helicopters operations b) hovering and air taxi operations Airplanes and helicopters are not allowed to stop on areas adjacent to Apron 4</p> <p>10) Passengers embarking/disembarking operations Passengers embarking/disembarking from/to airplanes with engines running are not allowed. Passengers embarking/disembarking from/to helicopters with rotors turning are allowed, provided that handler or crew members, properly trained for such duty, are able to escort passengers and to ensure indications, in order to reach a safe area after disembarking or to board safely the helicopter with the rotors turning. Passenger escort to/from terminal must be performed possibly using mini-van provided by the handler. Alternatively, escort of passengers walking to/from terminal is allowed, provided that handler has verified safety conditions on the Apron and passengers are escorted by handling personnel.</p>
<p>8 Avaria radio sull'area di manovra Ogni qualvolta un aeromobile o veicolo che operi sull'area di manovra si trovi in una situazione di avaria radio, dovrà attenersi a quanto segue: <u>Aeromobili in partenza:</u> continueranno rigorosamente sul percorso assegnato fino al limite dell'autorizzazione ricevuta e rimarranno in attesa del follow-me per tornare al parcheggio <u>Aeromobili in arrivo:</u> dovranno liberare la pista e l'area sensibile dell'ILS sull'appropriata TWY e rimarranno in attesa del follow-me per tornare al parcheggio, in corrispondenza della: - via di rullaggio TS per RWY 12 - via di rullaggio TL per RWY 30</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 the clearance limit and wait for the arrival of the follow-me car in order to be guided back to the stand <u>Arriving aircraft:</u> shall vacate the runway and the ILS sensitive area via the appropriate TWY and wait for the arrival of the follow-me car in order to be guided back to the stand, at the following TWY: - TWY TS for RWY 12 - TWY TL for RWY 30</p>

21 PROCEDURE ANTIRUMORE**NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

<p>1 Generalità Procedure per la diminuzione del rumore (Provvedimento ENAC n. 11/2016 del 21/12/2016 e n. 5/2017 datato 28/08/2017) saranno applicate in accordo alle procedure di bassa visibilità e non saranno applicate agli aeromobili/voli di Stato, ai voli umanitari e SAR, ai voli prova e ai voli specificatamente autorizzati dalla CAA. Oltre a quanto riportato nella presente tabella, si rimanda alla descrizione delle procedure di INITIAL CLIMB e SID ed alla sezione ENR 1.5 per la normativa generale.</p>	<p>General Noise abatement procedures (CAA Provision n. 11/2016 dated 21/12/2016 and n. 5/2017 dated 28/08/2017) shall be applied in accordance with low visibility procedures and shall not be applied to State flight/aircraft, humanitarian and SAR flights, test flights and flights specifically authorized by CAA. In addition to what hereafter is stated see also the description of INITIAL CLIMB and SID procedures and ENR 1.5 for general provisions.</p>
<p>2 Uso delle piste</p> <p>1) Partenze</p> <p>a) 0500-2200 (0400-2100): le operazioni di decollo verranno eseguite preferibilmente da RWY 30, eccetto che per motivi ATC o altre richieste del pilota dovute a esigenze meteorologiche o di sicurezza b) 2200-0500 (2100-0400): le operazioni di decollo verranno eseguite da RWY 30, eccetto che per altre richieste del pilota dovute a esigenze meteorologiche o di sicurezza</p> <p>2) Arrivi 2200-0500 (2100-0400) le operazioni di atterraggio saranno effettuate utilizzando la RWY 12, eccetto: a) su richiesta del pilota, a causa di ragioni meteorologiche o di sicurezza;</p>	<p>Use of RWY</p> <p>1) Departures</p> <p>a) 0500-2200 (0400-2100): take-off operations will be performed preferentially from RWY 30, except for ATC reasons or other pilot's requests due to meteorological or safety reasons b) 2200-0500 (2100-0400): take-off operations will be performed from RWY 30, except for other pilot's requests due to meteorological or safety reasons</p> <p>2) Arrivals 2200-0500 (2100-0400) landing operations shall be performed using RWY 12, except: a) on pilot's request, due to meteorological or safety reasons;</p>

	b) se si stima un tempo di attesa per il traffico in partenza superiore a 20 minuti	b) if it is estimated a waiting time for departure traffic longer than 20 minutes
3	Restrizioni al suolo 1) Spinta inversa NIL 2) APU L' APU (Auxiliary Power Unit) dovrà essere accesa non più di 60 minuti prima dell' ETD e dovrà essere spenta non oltre 20 minuti dopo il block-on 3) Prove Motori Le prove motori sono vietate 2200-0500 (2100-0400) e 1300-1500 (1200-1400), tranne agli aeromobili pronto impiego. La posizione per le prove motori è la IHP T3 (aeromobile con prua a Ovest) localizzata nell'area di manovra e accessibile via TWY J-TWY K o via DEICING PAD (con ausilio del Follow-me) - TWY TY. Prove motori su IHP T3 sospese quando il deicing apron è in uso. Prove motori di breve durata e con i motori al minimo sono consentite H24 in tutte le apron, tranne che negli stand 102, 103, 1031, 1032, previo coordinamento con l'agente di handling. Gli elicotteri che necessitano di effettuare prove motori devono essere collocati nell'angolo Nord-Est dell' APRON 4 e l'area delle operazioni deve essere adeguatamente segnalata dal Coordinatore di Apron.	Ground restrictions 1) Reverse NIL 2) APU APU (Auxiliary Power Unit) must be started up not earlier than 60 minutes before ETD, and it must be turned off not later than 20 minutes after block-on 3) Engine run ups Engine run-ups are forbidden 2200-0500 (2100-0400) and 1300-1500 (1200-1400), except for aircraft to be immediately employed. Position for aircraft engine run-ups is IHP T3 (aircraft nose-West) located in manoeuvring area and accessible via TWY J-TWY K or via DEICING PAD (with Follow-me assistance) – TWY TY. Engine run-ups on IHP T3 suspended while deicing apron is in use. Aircraft short lasting engine run-ups in idle power allowed H24 in all aprons, except aircraft stands 102, 103, 1031, 1032, previous coordination with handling agent. Helicopters which need to perform engine run-ups must be located in North-East corner of the APRON 4 and operation area must be properly signalled by Apron Coordinator.
4	Attività addestrativa L'attività di scuola volo è consentita per: 1) "voli scuola" effettuati da aeromobili normalmente di base all'aeroporto di Bologna 2) altre scuole volo HR 1700-2000 durante la stagione invernale e HR 1900-2100 durante la stagione estiva	Training activity Flying school activity is permitted to: 1) "school flights" performed by aircraft normally hangared at Bologna airport 2) other flight schools HR 1700-2000 during the winter season and HR 1900-2100 during the summer season

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

1	GENERALITA' 1) Attenzione: Emissione raggi laser: vedere ENR 5.3.2 2) Il CTR di Bologna fornisce il servizio di APP su due frequenze (vedere Tabella 18) rispettivamente a EST e ad OVEST della linea congiungente i punti: a) 44°01'33"N 011°30'45"E b) 44°13'40"N 011°44'07"E c) 44°23'26"N 011°39'12"E d) 44°40'47"N 011°55'50"E	GENERAL 1) Warning: Laser beam emissions: see ENR 5.3.2 2) Bologna CTR provides APP service on two different frequencies (see Table 18) respectively EAST and WEST of the line joining the following points: a) 44°01'33"N 011°30'45"E b) 44°13'40"N 011°44'07"E c) 44°23'26"N 011°39'12"E d) 44°40'47"N 011°55'50"E
2	PROCEDURE PER I VOLI IFR 2.1 Informazioni generali NIL 2.2 Arrivi 1) Procedure di entrata Descrizione delle STAR: Vedere tabella 24 Le virate previste lungo le rotte di arrivo strumentale standard debbono essere eseguite secondo i seguenti parametri: a) TAS non superiore a 250 kt b) Angolo di banco 25° oppure rateo di virata non inferiore a 2°/sec, quale delle due misure comporti un banco inferiore 2) Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento Vedere tabella 24 3) Controllo delle velocità Vedere ENR 2.1.2 4) Procedure di radio-avaria In caso di radioavaria a) Provare a stabilire un contatto sulle seguenti frequenze - APP: 118.150 MHz - 133.775 MHz -120.100 MHz - Emergency: 121.500 MHz - TWR: 120.800 MHz - 121.925 MHz b) Se ancora non è possibile stabilire un contatto: - squawk A7600 - autorizzazione all'avvicinamento già ricevuta: continuare l'avvicinamento come concordato - autorizzazione alla STAR già ricevuta: RWY 12 Mantenere il livello assegnato e procedere lungo la STAR assegnata fino ad EMDUD, quindi discendere alla minima altitudine di attesa ed iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio. RWY 30 Mantenere il livello assegnato e procedere lungo la STAR assegnata fino a ABLEX, quindi discendere alla minima altitudine di attesa ed iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio - autorizzazione alla STAR non ricevuta: RWY 12/30 Mantenere il livello assegnato e procedere fino a BOA VOR; quindi discendere alla minima altitudine di attesa ed iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio NOTA	PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS General information NIL Arrivals 1) Entry procedures STAR description: See table 24 Turns included in the standard instrument arrival routes shall be executed according to the following parameters: a) TAS not more than 250 kt b) Bank angle 25° or rate of turn not less than 2°/sec, whichever requires smaller bank angle 2) Holding/approach/missed approach procedures See table 24 3) Speed control See ENR 2.1.2 4) Radio-failure In the event of radio failure a) Try to establish contact on alternative frequencies: - APP: 118.150 MHz - 133.775 MHz -120.100 MHz - Emergency: 121.500 MHz - TWR: 120.800 MHz - 121.925 MHz b) If still unable to establish contact: - squawk A7600 - approach clearance already received: continue approach accordingly - STAR clearance already received: RWY 12 Maintain assigned level and proceed along assigned STAR until EMDUD, then descend to minimum holding altitude and start approach for landing. RWY 30 Maintain assigned level and proceed along assigned STAR until ABLEX, then descend to minimum holding altitude and start approach for landing - STAR clearance not received: RWY 12/30 Maintain assigned level and proceed to BOA VOR, then descend then descend to minimum holding altitude and start approach for landing REMARK

<p>Se è stato emesso un EAT, l'avvicinamento dovrà iniziare all'EAT</p> <p>2.3 Partenze</p> <p>1) Informazioni generali Tutte le virate previste lungo le rotte di Partenza Strumentale Standard debbono essere eseguite secondo i seguenti parametri: a) TAS: non superiore a 250 kt b) Angolo di banco 25° oppure rateo di virata non inferiore a 2°/sec, quale delle due misure comporti un banco inferiore</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>If EAT has been issued, approach shall start at EAT.</p> <p>Departures</p> <p>1) General information All turns included in the standard instrument Departure Routes shall be executed according to the following parameters: a) TAS: not more than 250 kt b) Bank angle 25° or rate of turn not less than 2°/sec, whichever requires smaller bank angle</p> <p>2) Start-up procedures NIL</p> <p>3) Exit procedures 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 Vedere ENR 6.3 Carte d'Area VFR</p> <p>3.2 Caratteristiche operative</p> <p>1) Uso del radar nel Servizio di Controllo di Aerodromo Il Servizio di Controllo d'Aerodromo viene fornito con l'ausilio del radar in accordo alla regolamentazione pubblicata in AIP - ENR 1.6</p> <p>2) Uso del radar per i movimenti di superficie (SMR) SMR operativo in accordo alla specifica regolamentazione pubblicata in AIP - ENR 1.6 Le funzioni sono espletate da Bologna TWR sulle relative frequenze (vedere tabella 18)</p> <p>3.3 Caratteristiche tecniche NIL</p> <p>3.4 Radar avaria NIL</p>	<p>RADAR PROCEDURES</p> <p>General information See ENR 6.3 VFR Area Charts</p> <p>Operational characteristics</p> <p>1) Use of radar in Aerodrome Control Service Aerodrome Control Service is provided also by means of radar according to the regulation published in AIP - ENR 1.6</p> <p>2) Use of radar for surface movements (SMR) SMR operative according to regulation published in AIP - ENR 1.6 Functions are provided by Bologna TWR on relevant frequencies (see table 18)</p> <p>Technical characteristics NIL</p> <p>Radar failure NIL</p>
<p>4 PROCEDURE PER I VOLI VFR</p> <p>4.1 Informazioni generali</p> <p>1) Linguaggio da utilizzare nelle comunicazioni terra-bordo-terra: i piloti in possesso della specializzazione di competenza linguistica in inglese devono utilizzare la lingua inglese</p> <p>2) Vedere ENR 6.3 Carte d'Area VFR</p> <p>4.2 Attività di circuito</p> <p>1) Il circuito di traffico dell'Aeroporto Bologna/Borgo Panigale è standard per RWY 12 e non standard per RWY 30.</p> <p>2) QUOTE non superiori a 1000 ft AGL</p> <p>NOTA Bologna TWR potrà assegnare circuiti di traffico diversi da quelli specificati, in relazione al traffico in atto ed alla situazione meteo del momento</p> <p>4.3 Arrivi NIL</p> <p>4.4 Partenze NIL</p> <p>4.5 Sorvoli NIL</p> <p>4.6 VFR Speciale NIL</p> <p>4.7 VFR notturno</p> <p>1) I voli in VFR/N con aeromobili sono consentiti secondo le regole riportate in ENR 1.2</p> <p>2) Per i voli in VFR/N con aeromobili il circuito di traffico è a Nord della pista: per RWY 12 virare a sinistra, per RWY 30 virare a destra</p> <p>3) I punti di ingresso sono: SPILAMBERTO (PESW1), CENTO (PEN1), S.PIETRO IN CASALE (PEN2), MINERBIO (PEE2), CASTEL MAGGIORE (PEE3)</p> <p>4.8 Attività addestrativa NIL</p>	<p>PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS</p> <p>General information</p> <p>1) Language to be used in air-ground communication: pilots with language proficiency in english shall use the english language</p> <p>2) See ENR 6.3 VFR Area Charts</p> <p>Circuit activity</p> <p>1) Bologna/Borgo Panigale Airport has a standard circuit for RWY 12 and a non-standard circuit for RWY 30.</p> <p>2) LEVEL not above 1000 ft AGL</p> <p>NOTA Bologna TWR may assign different circuits than those specified, according to meteorological conditions and presence of traffic</p> <p>Arrivals NIL</p> <p>Departures NIL</p> <p>Overflying NIL</p> <p>Special VFR NIL</p> <p>VFR/N</p> <p>1) VFR/N aircraft flight allowed according to rules reported in ENR 1.2</p> <p>2) For VFR/N aircraft flight traffic circuit is North of RWY: for RWY 12 left turn, for RWY 30 right turn</p> <p>3) Entry points: SPILAMBERTO (PESW1), CENTO (PEN1), S.PIETRO IN CASALE (PEN2), MINERBIO (PEE2), CASTEL MAGGIORE (PEE3)</p> <p>Training activity NIL</p>

23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE	ADDITIONAL INFORMATION
<p>1 OPERAZIONI DI DE-ICING Disponibilità del servizio de-icing: 01 NOV - 31 MAR (H24) Fornitore del servizio de-icing: GH Bologna SPA Tipi di liquido utilizzato: acqua calda e Type II (Kilfroast ABC K-Plus); percentuali di miscelazione: 25, 50, 100 per cento</p> <p>Le operazioni di anti-icing/de-icing dovranno essere effettuate nell'area de-icing collocata a est dell'apron 1 (vedi anche AD2 2 LIPE APDC):</p> <ul style="list-style-type: none"> - start point D1 e D3 utilizzabili per aeromobili fino a codice C ICAO - start point D2 utilizzabile per aeromobili fino a codice E ICAO <p>Le operazioni di de-icing sullo stand sono consentite solo agli aeromobili di codice F ICAO e nelle situazioni di contingency stabilite dall'esercente.</p>	<p>DE-ICING OPERATIONS De-icing service availability: 01 NOV - 31 MAR (H24) De-icing service provider: GH Bologna S.P.A Liquid types: hot water and Type II (Kilfroast ABC K-PLUS) mixing percentages 25,50,100 per cent</p> <p>Anti-icing/de-icing operations, shall take place in the de-icing pad located east of apron 1 (see also AD2 LIPE APDC):</p> <ul style="list-style-type: none"> - start point D1 and D3 available up to ICAO code C ACFT - start point D2 available up to ICAO code E ACFT <p>De-icing on stand allowed only for ICAO CODE F ACFT and in contingency situation established by aerodrome operator.</p>

<p>1) Responsabilità Tutte le operazioni di de-icing e anti-icing sono sotto la responsabilità dell'operatore dell'aeromobile/Comandante</p> <p>2) Procedure</p> <p>a) L'operatore dell'aeromobile/pilota dovrà comunicare la richiesta di servizio de-icing all'agente di rampa assegnato al volo</p> <p>b) Gli aeromobili che richiedono il servizio de-icing saranno guidati dal follow-me dall'IHP Y1 fino allo start point assegnato D1, D2 o D3 dove il servizio deicing sarà fornito</p> <p>c) L'aeromobile successivo sarà autorizzato a rullare alla de-icing pad solo dopo che il follow-me avrà riportato alla TWR che l'IHP Y1 è libero da aeromobili</p> <p>d) In accordo alle condizioni di visibilità e alle istruzioni della TWR, gli aeromobili di codice C ICAO, dopo il push-back/power back, saranno di norma autorizzati a rullare via ACFT stand taxilane Z, IHP Y1; gli aeromobili di codice D ICAO (o superiori) saranno autorizzati a rullare via primo raccordo disponibile, TWY T, TWY TS, IHP Y1 (o trainati allo IHP Y1 per gli aeromobili che effettuano operazioni di push-back dagli stand 114-115)</p> <p>e) Gli aeromobili in partenza dall'apron 4 saranno di norma autorizzati a rullare via TV, TWY T, primo raccordo disponibile, aircraft stand taxilane Z, IHP Y1.</p> <p>f) Sullo start point assegnato nella deicing pad l'operatore dell'aeromobile/comandante trasmetterà via frequenza VHF 131.400 MHz "BOLOGNA DEICING" l'informazione di 'Aeromobile pronto per il trattamento de-icing'</p> <p>g) Dopo il completamento delle procedure di de-icing il Comandante: - richiederà 'l'anti-icing code' alla frequenza VHF 131.400 MHz 'BOLOGNA DEICING' - riporterà alla TWR il "pronto a rullare" solo in presenza del marshaller sullo stand</p> <p>h) Durante gli atterraggi da pista 30 gli aeromobili di codice E ICAO attenderanno di rullare per RWY 30 sullo start point D2</p> <p>3) Stato dei motori durante le operazioni di de-icing</p> <p>a) Aeromobili a 2 motori: entrambi in idle power</p> <p>b) Aeromobili 'Heavy' a 3 motori: coda spento, esterni al minimo</p> <p>c) Aeromobili 'Heavy' a 4 motori: esterni spenti, interni in idle power</p> <p>d) Aeromobili a elica: eliche ferme quando possibile</p> <p>e) Lo spegnimento di motori e eliche è obbligatorio per le operazioni di de-icing sotto le ali e di controllo tattile dello sghiacciamento</p>	<p>1) Responsibility All anti-icing and de-icing operations are under aircraft operator/pilot in command responsibility</p> <p>2) Procedures</p> <p>a) aircraft operator/pilot shall submit the request to the de-icing provider through the ramp agent attending the flight</p> <p>b) Aircraft requesting de-icing service, will be guided by follow-me car from IHP Y1 to the assigned start point D1, D2, or D3 where de-icing service will be provided</p> <p>c) Subsequent aircraft will be cleared to taxi to the de-icing pad only after follow-me has reported to TWR that IHP Y1 is cleared from aircraft</p> <p>d) According to visibility conditions and TWR instructions ICAO Code C aircraft, after push back/power back, will be normally cleared to taxi via ACFT stand taxilane Z, IHP Y1; ICAO code D aircraft (or larger), will be cleared to taxi via first available TWY, TWY T, TWY TS, IHP Y1 (or tow to IHP Y1 for those aircraft pushing-back from Stand 114-115)</p> <p>e) Aircraft departing from Apron 4 will be normally cleared to taxi via TV, TWY T, first available TWY, ACFT stand taxilane Z, IHP Y1</p> <p>f) At assigned start point in the de-icing pad, aircraft operator/pilot shall transmit to VHF frequency 131.400 MHz 'BOLOGNA DE-ICING' the info 'Aircraft set for de-icing'</p> <p>g) After de-icing procedures have been completed, pilot in command: - shall request 'anti-icing code' via VHF frequency 131.400 MHz 'BOLOGNA DE-ICING' - shall contact TWR to request taxi instructions only after ok signal received by marshaller present on the stand</p> <p>h) During landings for RWY 30 ICAO code E aircraft shall wait for taxi to RWY 30 on start point D2</p> <p>3) Aircraft engines status during de-icing operations:</p> <p>a) Twin engine aircraft: both on idle power</p> <p>b) Three engines 'Heavy' aircraft: tail out, external idle power</p> <p>c) Four engines 'Heavy' aircraft: external out, internal idle power</p> <p>d) Propeller aircraft: propellers should be shut down when possible</p> <p>e) Engine/propeller shutdown is compulsory for underwing de-icing and for deicing tactile check</p>
<p>2 OPERAZIONI CON ELICOTTERI L'aeroporto di Bologna/Borgo Panigale è sprovvisto di apposita area TLOF per gli elicotteri civili. Le operazioni di decollo e atterraggio avverranno esclusivamente sulla RWY 12/30</p>	<p>HELICOPTERS OPERATIONS Bologna/Borgo Panigale airport is not provided with a civil helicopters TLOF area. Take-off and landing operations are allowed only on RWY 12/30</p>
<p>3 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.LIPE.001	Separazione minima tra la TWY T e la taxilane Z non conforme alle prescrizioni EASA Rif.: CS ADR-DSN.D.260 Distanza minima di separazione tra le taxiway	SC.LIPE.001	Taxiway minimum separation distance between TWY T and taxilane Z not compliant with EASA provisions Rif.: CS ADR-DSN.D.260 Taxiway minimum separation distance
DAAD.LIPE.005	Nessuna barra di accesso situata vicino alla TWY G (utilizzata come via di rullaggio di entrata / uscita) Rif.: CS ADR.DSN.M.771 No entry bar	DAAD.LIPE.005	No entry bar located near TWY G (used as entry/exit taxiway) Rif.: CS ADR.DSN.M.771 No entry bar
DAAD.LIPE.007	Mancanza del monitoraggio automatico del sistema di illuminazione della TWY T tra la RHP T1 e l'intersezione tra le TWY J e K Rif.: CS ADR-DSN.S.890 Monitoraggio	DAAD.LIPE.007	Lack of automatic monitoring of lighting system on TWY T between RHP T1 and intersection of TWYs J and K Rif.: CS ADR-DSN.S.890 Monitoring

24 CARTE RELATIVE ALL'AEROPORTO DI BOLOGNA/Borgo Panigale	CHARTS RELATED TO BOLOGNA/Borgo Panigale AERODROME
---	--

Carte - Charts	Pagine - Pages
Aerodrome Chart ICAO	AD 2 LIPE 2-1
HOTSPOT MAP (Not for navigation)	AD 2 LIPE 2-3
Low Visibility Procedures Chart	AD 2 LIPE 2-5
Aircraft Parking Docking Chart ICAO	AD 2 LIPE 2-7

Aerodrome Ground Movement Chart ICAO: CODE E ACFT AND ANTONOV 124	AD 2 LIPE 2-9
Aerodrome Ground Movement Chart ICAO: TAXIING TO DE ICING PAD	AD 2 LIPE 2-11
Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 12/30	AD 2 LIPE 3-1
Precision Approach Terrain Chart RWY 12	AD 2 LIPE 3-3
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV1 or RNP1 RWY 12	AD 2 LIPE 4-1
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV 1 or RNP RWY 30	AD 2 LIPE 4-9
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) VOR BOLOGNA	AD 2 LIPE 4-15
Visual Approach Chart (VAC) ICAO	AD 2 LIPE 5-1
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS-Z RWY 12	AD 2 LIPE 5-3
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS-Y RWY 12	AD 2 LIPE 5-5
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP RWY 12	AD 2 LIPE 5-7
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR RWY 12	AD 2 LIPE 5-11
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS or LOC RWY 30	AD 2 LIPE 5-13
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP RWY 30	AD 2 LIPE 5-15
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR-Z RWY 30	AD 2 LIPE 5-19
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR-Y RWY 30	AD 2 LIPE 5-21
Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV 1 or RNP 1	AD 2 LIPE 6-1
Initial Climb & SID Chart VOR	AD 2 LIPE 6-9
Aerodrome Obstacle Chart - Type B ICAO	Vedi/See GEN 3.2
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart ICAO	AD 2 LIPE 8-1