

| | | |
|----------|--|--|
| 1 | LIML | MILANO/Linate |
| | Indicatore di località Location indicator | Nome dell' Aeroporto Aerodrome name |

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

| | | |
|----------|---|--|
| 1 | Coordinate ARP 45°26'58"N 009°16'42"E | ARP coordinates 45°26'58"N 009°16'42"E |
| 2 | Direzione e distanza dalla città 7.78 KM ESE da Milano | Direction and distance from city 7.78 KM ESE from Milano |
| 3 | Elevazione/Temperatura di riferimento 353 FT / 31.3 °C | Elevation/Reference temperature 353 FT / 31.3 °C |
| 4 | Ondulazione del geoide 139.4 FT | Geoid undulation 139.4 FT |
| 5 | Variatione magnetica/Variatione annuale 3° E (2020.0) / 8'E | Magnetic variation/Annual change 3° E (2020.0) / 8'E |
| 6 | Autorità amministrativa aeroportuale ENAC - DA Lombardia Aeroporto "Enrico Forlanini" 20090 Linate Tel +39 02 74852952 Fax +39 02 7560264 e-mail: lombardia.ap@enac.gov.it Esercente S.E.A. (Società Esercizi Aeroportuali) Tel SEA: +39 02 74851 MIL EXC 73901 SITA: LINXTXH Responsabile scalo in turno: tel +39 02 74853477 fax +39 02 74852044 Email: rstlin@seamilano.eu Autorità ATS ENAV S.p.A. - Linate Aeroporto Tel: +39 02 70143200; fax: +39 02 70143238 e-mail: ci-linate@enav.it | Aerodrome administration authority ENAC - DA Lombardia "Enrico Forlanini" Airport 20090 Linate Tel +39 02 74852952 Fax +39 02 7560264 e-mail: lombardia.ap@enac.gov.it Aerodrome operator S.E.A. (Società Esercizi Aeroportuali) Tel SEA: +39 02 74851 MIL EXC 73901 SITA: LINXTXH Responsible on shift: tel +39 02 74853477 fax +39 02 74852044 Email: rstlin@seamilano.eu ATS authority ENAV S.p.A. - Linate Aeroporto Tel: +39 02 70143200; fax: +39 02 70143238 e-mail: ci-linate@enav.it |
| 7 | Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) IFR/VFR | Type of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR |
| 8 | Note 1) Le operazioni di traffico dell'Aviazione Generale sono coordinate presso l'ufficio Coordinamento piazzale Ovest (COP) sulla frequenza 131.775 Mhz con il seguente orario: 0530-2400 (0430-2300) e su richiesta H24. 2) Codice di riferimento Annesso 14 per infrastrutture di volo: 4D (MAX apertura alare 48 m) 3) Distanza e direzione dell'ARP dalla TWR: 0,394 Km SW | Remarks 1) General Aviation traffic operations are coordinated by West Apron Coordination (COP) on frequency 131.775 Mhz HR: 0530-2400 (0430-2300) and on request H24. 2) Ref code Annex 14 flight infrastructure: 4D (MAX wingspan 48 m) 3) ARP distance and direction from TWR: 0,394 Km SW |

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

| | | |
|-----------|--|---|
| 1 | Amministrazione aeroportuale H24 - HJ +/-30 per operazioni su pista secondaria | Aerodrome Administration H24 - HJ +/-30 for operations using secondary runway |
| 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 0430-2300 (0330-2200) su richiesta negli altri orari JET A1 (Aviazione Commerciale) | Fuelling 0430-2300 (0330-2200) on request during other times JET A1 (Commercial Aviation) |
| 9 | Handling H24 | Handling H24 |
| 10 | Servizi di sicurezza H24 | Security H24 |
| 11 | De-icing H24 su richiesta | De-icing H24 on request |
| 12 | Note 1) ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1 2) De-icing: vedi tabella 23.1 Operazioni di de-icing | Remarks 1) ARO CBO MILANO: see GEN 3.1 2) De-icing: see item 23.1 De-icing operations |

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

| | | |
|----------|--|---|
| 1 | Attrezzatura di carico e scarico merci Trattori - Elevatori - Transporters | Cargo-handling facilities Tractors - Elevators - Transporters |
|----------|--|---|

| | | |
|----------|--|--|
| 2 | Tipi di carburante/Olio JET A1 / E25, ETO 2380, MOBILJET oil II | Fuel/Oil types JET A1 / E25, ETO 2380, MOBILJET oil II |
| 3 | Capacità di rifornimento Capacità complessiva: 10 auto-botti capacità di erogazione 10-13 litri/sec | Fuelling capacity Total capacity: 10 tanktrucks distribution capacity 10-13 litri/sec |
| 4 | Sistema de-icing Capacità dell'impianto fisso: 175.000 litri Automezzi: n. 6 Vestergaard Elephant Beta n. 8 JBT Tempest | De-icing facilities Fixed plant capacity: 175.000 litres Vehicles: n. 6 Vestergaard Elephant Beta n. 8 JBT Tempest |
| 5 | Hangar per aeromobili in transito Piazzale Ovest 10 Hangar suddivisi come segue : Hangar 0 ricovero/manutenzione (gestito da società Top Jet) altezza 7.10 m Hangar 1 ricovero aeromobili (gestito da SEA Prime) altezza 7.12 m Hangar 2 ricovero/manutenzione (gestito da Sea Prime/Avionord) altezza 6.90 m Hangar 3 ricovero/manutenzione (gestito da Sea Prime) altezza 7.22 m Hangar 4 ricovero/manutenzione (gestito da Sirio) altezza 10.18 m Hangar 5 ricovero/manutenzione (gestito da Alba) altezza 9.00 m Hangar 6 ricovero/manutenzione (gestito da Sirio) altezza 8.70 m Hangar 7 ricovero/manutenzione (gestito Avionord) altezza 7.80 m Hangar 8 ricovero/manutenzione (gestito Leonardo Elicotteri) altezza 7.22 m Hangar 9 ricovero (gestito da Luxottica) altezza 14.00 m Temperatura e umidità controllate | Hangar space for visiting aircraft West Apron 10 Hangaers divided as follows : Hangar 0 for recovery and maintenance (managed by Top Jet company) height 7.10 m Hangar 1 for recovery (managed by SEA Prime) height 7.12 m Hangar 2 for recovery and maintenance (managed by Sea Prime / Avionord) height 6.90 m Hangar 3 for recovery and maintenance (managed by Sea Prime) height 7.22 m Hangar 4 for recovery and maintenance (managed by the Sirio) height 10.18 m Hangar 5 for recovery and maintenance (managed by the Alba company) height 9.00 m Hangar 6 for recovery and maintenance (managed by Sirio) height 8.70 m Hangar 7 for recovery and maintenance (managed by Avionord) height 7.80 m Hangar 8 for recovery and maintenance (managed by Leonardo Elicotteri company) height 7.22 m Hangar 9 for recovery (managed by Luxottica) height 14.00 m Temperature and humidity controlled |
| 6 | Servizio riparazioni per aeromobili in transito Piccole riparazioni - revisioni velivoli da turismo | Repair facilities for visiting aircraft Minor repairs - overhaul of private ACFT |
| 7 | Note NIL | Remarks NIL |

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

| | | |
|----------|---|--|
| 1 | Alberghi Disponibili a Segrate – Peschiera Borromeo - Milano | Hotels Available in Segrate – Peschiera Borromeo - Milano |
| 2 | Ristoranti Aerostazione principale: 2500 pasti - 600 posti a sedere Orario 1000-2100 (0900-2000) | Restaurants Main air terminal: 2500 meals - 600 seats available Hours 1000-2100 (0900-2000) |
| 3 | Trasporti Bus – taxi – autonoleggi | Transportation Bus – taxi – rental car |
| 4 | Servizio medico Pronto soccorso aeroportuale (h24) n. 2 ambulanze n. 1 auto medica Ospedale Maggiore di Milano - Policlinico via Sforza 35, km 7 Ospedale San Raffaele Via Fratelli Bronzetti, 24, Km 5 | Medical facilities Airport first aid (h24) n. 2 ambulances n. 1 medical equipped car Hospital Maggiore Milano - Policlinico via Sforza 35, km 7 Hospital San Raffaele Via Fratelli Bronzetti, 24, Km 5 |
| 5 | Banca e ufficio postale Disponibili in aeroporto (verificare gli orari di apertura presso i punti informazione) | Bank and Post office Available in airport (check local information for opening hours) |
| 6 | Ufficio turistico Non disponibile | Tourist office Not available |
| 7 | Note 1) Le formalità di dogana e di polizia di frontiera per l'Aviazione Generale da/a per l'estero sono espletate presso i competenti Uffici dell'area ovest dell'Aeroporto. | Remarks 1) Customs and immigration formalities for General Aviation flights from/to abroad shall be provided by concerned Offices at west area of the Airport. |

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

| | | |
|----------|--|---|
| 1 | Categoria servizio antincendio aeroportuale CAT 8 ICAO | Aerodrome category for fire fighting CAT 8 ICAO |
| 2 | Equipaggiamento per il soccorso Conforme a categoria 8 ICAO n. 1 Vettura Comando n. 1 Striker AISP – Acqua Schiuma Polvere n. 1 Super Dragon AISP - Acqua Schiuma Polvere n. 1 Efestus 6 AISP – Acqua Schiuma Polvere n. 1 Dragon – Acqua Schiuma Polvere n. 1 Poseidon AIS – Acqua Schiuma n. 1 AF NBCR – Chimico radioattivo n. 1 ARTT Trattore Cisterna - 25000Litri Acqua n. 1 ASA Soccorso Aeroportuale - Attrezzatura di soccorso | Rescue equipment In compliance with 8 ICAO n. 1 Command car n. 1 Striker AISP - Water Foam Powder n. 1 Super Dragon AISP - Water Foam Powder n. 1 Efestus 6 AISP - Water Foam Powder n. 1 Dragon - Water Foam Powder n. 1 Poseidon AIS - Water Foam n. 1 AF NBCR - Radioactive chemist n. 1 ARTT Tank Tractor - 25000 Liters of Water n. 1 ASA Airport Rescue - Rescue equipment |
| 3 | Rimozione aeromobili in difficoltà Attrezzatura per il sollevamento ed il trasporto di tutti i tipi di aeromobili fino alla massima apertura alare di 36m Contatto di riferimento – RST : +39 02 74853477 | Capability for removal of disabled aircraft Lifting apparatus and towing facilities for all type of aircraft wingspan up to 36m Reference contact – RST : +39 02 74853477 |
| 4 | Note NIL | Remarks NIL |

| 7 DISPONIBILITA' STAGIONALE E SISTEMI DI PULITURA PISTE | SEASONAL AVAILABILITY AND CLEARING |
|--|--|
| 1 Equipaggiamenti di pulitura 26 veicoli composti da: - Spazzatrici aeroportuali - Turbo frese - Spazzatrici soffianti trainate/semoventi - Trattori equipaggiati con lame/spazzole da neve - Spargitori multi de-icing - Spazzatrici compatte equipaggiate con spargitori de-icing - Veicoli per la misurazione dell'attrito di superficie (ASFT) - Veicoli spargisale | Types of clearing equipment 26 vehicles composed of : - Airport sweepers - Compact self-propelled snow-blowers - High-performance pulled/self-propelled jet sweepers - Tractors equipped with snow blades/brushes - Liquid/solid deicing agent sprayers - Compact jet sweepers which is equipped with an additional deicer sprayer - Surface friction tester vehicle - Salt spreader vehicle |
| 2 Priorità 1 – RWY 18/36 – TWY T, A, B, C, D, E, F, Z, K, Y, N 2 – Piazzale Nord/Ovest – Piazzole di sosta a/m – TWY J, P, L, M 3 – Restante parte dell'area di movimento e viabilità esterna all'area di movimento | Clearance priorities 1 – RWY 18/36 – TWY G, T, A, B, C, D, E, F, Z, K, Y, N 2 – North/West Apron – Aircraft stands – TWY J, P, L, M 3 – Remaining part of movement area and all roads outside the movement area |
| 3 Note 1) L'aderenza della pista 36/18 è misurata ogni 15 giorni in condizioni di pista asciutta mediante utilizzo di SFT con dispositivo self-wetting. Se il valore del coefficiente di aderenza misurato è uguale o inferiore a 0.34 (verifica a 95 km/h) o uguale o inferiore a 0.50 (verifica a 65 km/h), la pista potrebbe essere scivolosa quando è bagnata e verranno intraprese azioni di manutenzione correttiva. In tal caso verrà emesso un apposito NOTAM. 2) La rimozione della neve viene eseguita come descritto nel "Manuale d'aeroporto" sezione "Winter Operations" disponibile su richiesta a compliance@seamilano.eu 3) Durante le operazioni invernali, piste e raccordi saranno trattati con prodotto KFOR (potassium formate fluids). 4) Piste invernali appositamente preparate: non applicabile. 5) La valutazione e il riporto delle condizioni superficiali della pista sono condotte in conformità alle prescrizioni contenute nella sezione AIP AD 1.2, paragrafo 2. | Remarks 1) RWY 36/18 adherence characteristic is measured every 15 days in dry conditions by use of surface friction tester vehicle with device self-wetting. If the value of friction coefficient measured is equal or less than 0.34 (check at 95km/h) or equal or less than 0.50 (check at 65km/h), runway may become slippery when wet and maintenance and corrective actions will be taken. In this case an appropriate NOTAM will be issued. 2) Snow removal is performed as detailed in "Airport manual" section "Winter Operations" available on request to compliance@seamilano.eu 3) During winter operations, RWYs and TWYs will be de/anti-iced with KFOR (potassium formate fluids) product. 4) Specially prepared winter runways: not applicable. 5) Runway condition assessment and reporting are managed in conformity with prescription contained in AIP section AD 1.2, item 2. |
| 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 Maintenance Apron Superficie: CONC Resistenza: PCN 120/R/C/W/T Apron Nord - Stands 1-22 Superficie: CONC Resistenza: PCN 58/R/B/W/T Apron Nord - Stands 61-76 Superficie: ASPH Resistenza: PCN 75/F/B/W/T Apron Ovest - Stands 51-53 e Area GA1 Superficie: ASPH Resistenza: PCN 17/F/A/W/T Apron Ovest - Stands 54-56, Area GA2 e Area GA3 Superficie: CONC Resistenza: PCN 24/R/C/W/T | Apron surface and strength Maintenance Apron Surface: CONC Strength: PCN 120/R/C/W/T North Apron - Stands 1-22 Surface: CONC Strength: PCN 58/R/B/W/T North Apron - Stands 61-76 Surface: ASPH Strength: PCN 75/F/B/W/T West Apron - Stands 51-53 and Area GA1 Surface: ASPH Strength: PCN 17/F/A/W/T West Apron - Stands 54-56, Area GA2 and Area GA3 Surface: CONC Strength: PCN 24/R/C/W/T |
| 2 Larghezza, superficie e resistenza delle TWY G Larghezza: 30 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 73/F/A/W/T J Larghezza: 30 M Superficie: CONC Resistenza: PCN 91/R/B/W/T K Larghezza: 16 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 27/F/B/W/T L Larghezza: 16 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 23/F/B/W/T M Larghezza: 16 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 21/F/B/W/T N Larghezza: 18 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 82/F/C/W/T P Larghezza: 18 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 120/F/A/W/T T Larghezza: 30 M Superficie: ASPH Resistenza: PCN 90/F/A/W/T T (BAY STOPS-36) Larghezza: 23 M Superficie: CONC Resistenza: PCN 80/R/C/W/T | TWY width, surface and strength G Width: 30 M Surface: ASPH Strength: PCN 73/F/A/W/T J Width: 30 M Surface: CONC Strength: PCN 91/R/B/W/T K Width: 16 M Surface: ASPH Strength: PCN 27/F/B/W/T L Width: 16 M Surface: ASPH Strength: PCN 23/F/B/W/T M Width: 16 M Surface: ASPH Strength: PCN 21/F/B/W/T N Width: 18 M Surface: ASPH Strength: PCN 82/F/C/W/T P Width: 18 M Surface: ASPH Strength: PCN 120/F/A/W/T T Width: 30 M Surface: ASPH Strength: PCN 90/F/A/W/T T (BAY STOPS-36) Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 80/R/C/W/T |

| | | |
|----------|--|---|
| 3 | Localizzazione/Elevazione ACL NIL | ACL location/Elevation NIL |
| 4 | Punto di controllo VOR/INS NIL / NIL | VOR/INS checkpoints NIL / NIL |
| 5 | Note 1) TWY N Larghezza: 18 m tra piazzale ovest e incrocio area militare 23 m tra incrocio area militare e piazzale nord | Remarks 1) TWY N Width: 18 m between west apron and junction with military area 23 m between junction with military area and north apron |

| | | |
|----------|---|--|
| 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 carte AD e APD in vigore Segnaletica di taxi a tutte le intersezioni con TWY e RWY e a tutti i punti attesa Emergenza: follow-me | Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands See AD and APD charts in force Taxiing guidance signs at all intersection with TWY and RWY and at all holding position Emergency: follow-me |
| 2 | Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY RWY: designazione, soglia, zona di toccata, asse centrale, bordo pista e fine pista; adeguata segnaletica ed illuminazione prevista TWY: asse centrale, bordo raccordo e punti attesa a tutte le intersezioni con TWY/RWY; adeguata segnaletica ed illuminazione prevista Vedi carte AD e LVP in vigore | RWY and TWY markings and lights RWY: designation, THR, TDZ, centre line, edge and runway end; appropriate markings and lighting provided TWY: centre line, edge and holding positions at all TWY/RWY intersections; appropriate markings and lighting provided See AD and LVP charts in force |
| 3 | Barre d'arresto Barre d'arresto su TWY: G, T Barre NO-ENTRY su TWY: J, K, A Vedi carte AD e LVP in vigore | Stop bars Stop bars on TWY: G, T NO-ENTRY bars on TWY: J, K, A See AD and LVP charts in force |
| 4 | Note 1) Segnalazioni diurne: vedi carta AD in vigore | Remarks 1) Marking aids: see AD chart |

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

| Nelle aree di avvicinamento e decollo In approach and take off areas | | | Nell'area di circuitazione e all'interno dell'aerodromo In circling area and at aerodrome | | Note Remarks |
|---|---|---------------------------|--|---------------------------|-----------------|
| 1 | | | 2 | | 3 |
| RWY e Area interessata RWY and Area affected | Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Markings and Lights | Coordinate Coordinates | Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Marking and Lights | Coordinate Coordinates | |
| a | b | c | a | b | |
| Vedi AOC in vigore See AOC in force | | | | | |

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

| | | |
|-----------|--|---|
| 1 | Ufficio METEO associato ITALY MFU | Associated MET Office ITALY MFU |
| 2 | Orario di servizio H24 | Hours of service H24 |
| 3 | Ufficio responsabile preparazione TAF/Periodo di validità ITALY MFU / 24H | Office responsible for TAF preparation/Period of validity ITALY MFU / 24H |
| 4 | Tipo di previsione per l'atterraggio/Intervallo di emissione TREND / 30' | Type of landing forecast/Interval of issuance TREND / 30' |
| 5 | Briefing e consultazione fornita Briefing: ARO CBO MILANO, telefono Consultazione: ITALY MFU, telefono | Briefing and consultation provided Briefing: ARO CBO MILANO, telephone Consultation: ITALY MFU, telephone |
| 6 | Documentazione di volo/Lingua usata Carte, testi in linguaggio chiaro abbreviato IT, EN | Flight documentation/Language used Charts, abbreviated plain language texts IT, EN |
| 7 | Carte e documentazione disponibili per consultazione P, W, SWL | Charts and other information available for briefing or consultation P, W, SWL |
| 8 | Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione Fax | Supplementary equipment available for providing information Fax |
| 9 | Enti ATS destinatari delle informazioni Linate TWR, MILANO FIC/ACC | ATS units provided with information Linate TWR, MILANO FIC/ACC |
| 10 | Informazioni climatologiche e informazioni supplementari 1) ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1 2) ITALY MFU: vedi GEN 3.5 | Climatological information and additional information 1) ARO CBO MILANO: see GEN 3.1 2) ITALY MFU: see GEN 3.5 |

| | | | |
|----|--|----|--|
| 3) | Aeroporto occasionalmente interessato da fenomeni di wind shear orografico, più frequenti nei mesi da maggio a luglio, in prevalenza con venti settentrionali (ad es. föhn) e talvolta associati a temporali | 3) | Aerodrome occasionally affected by terrain-induced wind shear phenomena, more frequently occurring from May to July, mostly originated by northern winds (e.g. föhn) and sometimes associated with thunderstorms |
| 4) | Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 10100ft e cumulonembi o cumuli torreggianti con base di qualsiasi altezza | 4) | Clouds of operational significance: clouds with base height below 10100ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance |
| 5) | Per il Servizio Osservazioni mediante Radar Meteo vedi GEN 3.5 | 5) | For Ground-Based Weather Radar Service see GEN 3.5 |

12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

| Designazione NR RWY Designation | QTE | Dimensioni RWY Dimension of RWY (M) | Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY | Coordinate THR THR coordinates --- Coordinate RWY END RWY END Coordinates --- Ondulazione Geoida THR THR Geoid Undulation | THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY |
|------------------------------------|---------|--|--|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 17 | 175.65° | 601 x 22 | PCN 20/F/B/W/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate | 45°27'28.95"N 009°16'05.76"E ----- 45°27'09.53"N 009°16'07.86"E ----- 139.5 FT | 352.3 FT / NIL |
| 35 | 355.65° | 601 x 22 | PCN 20/F/B/W/T Conglomerato bituminoso Bituminous conglomerate | 45°27'09.53"N 009°16'07.86"E ----- 45°27'28.95"N 009°16'05.76"E ----- 139.3 FT | 348.5 FT / NIL |
| 18 | 175.66° | 2442 x 60 | PCN 120/F/A/W/T ASPH | 45°27'22.37"N 009°16'33.12"E ----- 45°26'03.50"N 009°16'41.62"E ----- 139.4 FT | 353 FT / 353 FT |
| 36 | 355.66° | 2442 x 60 | PCN 120/F/A/W/T ASPH | 45°26'03.50"N 009°16'41.62"E ----- 45°27'22.37"N 009°16'33.12"E ----- 138.7 FT | 337.4 FT / 345 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 |
| 17 | Pendenza longitudinale 0.19% Longitudinal slope 0.19% | NIL | NIL | 661 x 60 | NIL |
| 35 | Pendenza longitudinale 0.19% Longitudinal slope 0.19% | NIL | NIL | 661 x 60 | NIL |
| 18 | Pendenza longitudinale 0.19% Longitudinal slope 0.19% | NIL | 60 x 150 | 2562 x 300 | 230 x 150 |
| 36 | Pendenza longitudinale 0.19% Longitudinal slope 0.19% | NIL | 60 x 150 | 2562 x 300 | 240 x 150 |

| Designazione NR RWY Designation | OFZ Obstacle free zone (OFZ) | Note Remarks |
|------------------------------------|-----------------------------------|---|
| 1 | 12 | 13 |
| 17 | NIL | 1) Pista chiusa e usata come area parcheggio/Runway closed and used as parking area 2) Superficie della STRIP pavimentata in asfalto sulle fasce laterali a ridosso del bordo pista di larghezza pari a circa 5m; superficie in terra inerbita nella restante parte di strip/STRIP surface: asphalt on both sides 5m from edge lights, grass remaining area 3) RESA non presente/RESA not present 4) Sistema di arresto non disponibile/Arresting System not available |
| 35 | NIL | 1) Pista chiusa e usata come area parcheggio/Runway closed and used as parking area 2) Superficie della STRIP pavimentata in asfalto sulle fasce laterali a ridosso del bordo pista di larghezza pari a circa 5m; superficie in terra inerbita nella restante parte di strip/STRIP surface: asphalt on both sides 5m from edge lights, grass in remaining area; 3) RESA non presente/RESA not present 4) Sistema di arresto non disponibile/Arresting System not available |
| 18 | Non applicabile Not applicable | 1) Superficie della STRIP in terra inerbita/STRIP surface grass 2) Superficie RESA costituita da pavimentazione in asfalto nella porzione centrale (larga 80m nei primi 70m e larga 40m nei successivi 160m) e in terra inerbita sulle fasce laterali/RESA asphalt central area (initially 70 x 80m than 160 x 40m), grass remaining area 3) Sistema di arresto non disponibile/Arresting System not available |

| Designazione NR RWY Designation | OFZ Obstacle free zone (OFZ) | Note Remarks |
|---------------------------------|------------------------------|---|
| 1 | 12 | 13 |
| 36 | Si Yes | 1) Superficie della STRIP in terra inerbita/STRIP surface grass 2) Superficie RESA prevalentemente in terra inerbita. Presenza di pavimentazione in asfalto su una fascia centrale 250 x 8m/RESA asphalt central area 250 x 8m, grass remaining area 3) Sistema di arresto non disponibile/Arresting System not available |

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

| Designazione RWY RWY designator | TORA (M) | TODA (M) | ASDA (M) | LDA (M) |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|-----------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 17 | 601 | 601 | 601 | 601 |
| 35 | 601 | 601 | 601 | 601 |
| 18 INT TAKE-OFF G | 2442 2000 | 2502 2060 | 2442 2000 | 2442 - |
| 36 INT TAKE OFF G | 2442 190 | 2502 250 | 2442 190 | 2442 - |

| | |
|---------------------|--|
| NOTE/REMARKS | 1) Gli Intersection Take-off sono utilizzabili soltanto su richiesta del pilota o su richiesta della TWR previo benessere del pilota/Intersection Take-off are usable only on pilot's request or on TWR's request, previous pilot's agreement 2) Intersection Take-off G RWY 36 solo per elicotteri/Intersection Take-off G RWY 36 for helicopters only |
|---------------------|--|

| 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 |
| 17 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 35 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 18 | SALS | 300 | LIH | G | NIL | 3° wing bars entrambi i lati both sides | 20.3 | NIL |
| 36 | CAT III | 900 | LIH | THR+wing barsG | NIL | 3° wing bars entrambi i lati both sides | 20.3 | 900 |

| 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 |
| 17 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 35 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 18 | 1540 600 300 | 15 15 15 | W W/R R | LIH LIH LIH | 1840 600 | 60 60 | W Y | LIH LIH |
| 36 | 1540 600 300 | 15 15 15 | W W/R R | LIH LIH LIH | 1840 600 | 60 60 | W Y | LIH LIH |

| RWY ID | FINE PISTA RWY END | SWY | | RTIL | CGL | Note Remarks |
|--------|--------------------|----------------------|---------------|------|-----|--------------|
| | Colore Colour | Lunghezza Length (M) | Colore Colour | | | |
| 1 | 8 | 9.1 | 9.2 | 10 | 11 | 12 |
| 17 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 35 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 18 | R | NIL | NIL | 2 | NIL | NIL |
| 36 | R | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

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

| | | |
|---|---|--|
| 1 | Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari Coordinate ABN: 45°27'35"N 009°16'54"E ABN rotante a Luci bianco/verde alternate Orario: HN+/-30 Coordinate IBN: 45°27'07"N 009°16'55"E IBN luce verde, lettere LIML Morse emesse in 9" con intervallo di 2" Orario: HN+/-30 | ABN/IBN location, characteristics and hours of operation ABN Coordinates: 45°27'35"N 009°16'54"E ABN revolving white/green alternating lights Hours: HN+/-30 IBN Coordinates: 45°27'07"N 009°16'55"E IBN green light, letters LIML Morse flashed in 9" with interval of 2" Hours: HN+/-30 |
|---|---|--|

| | | |
|----------|--|--|
| 2 | Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI: NIL Anemometri: 1) 400 m dopo THR RWY 36, 160 m lato sinistro RCL. Illuminato. 2) 500 m dopo THR RWY 18, 160 m lato destro RCL. Illuminato. | LDI location and lights Anemometer location and lights LDI: NIL Anemometers: 1) 400 m after THR RWY 36, 160 m left side RCL. Lighted. 2) 500 m after THR RWY 18, 160 m right side RCL. Lighted. |
| 3 | Illuminazione bordo e asse centrale TWY Illuminazione di bordo: TWY J, M, P Illuminazione asse centrale: tutte le TWY eccetto TWY J, M, P, L Vedi carta AD in vigore | TWY edge and centre line lighting Edge lighting: TWY J, M, P Centre line lighting: all TWY except TWY J, M, P, L See AD chart in force |
| 4 | Alimentatore secondario/Tempo di intervento Disponibili gruppi elettrogeni / 0.8 s | Secondary power supply/Switch over time Generators available / 0.8 s |
| 5 | Note NIL | Remarks NIL |

| | | |
|-----------|---------------------------------------|---------------------------------|
| 16 | AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI | HELICOPTERS LANDING AREA |
|-----------|---------------------------------------|---------------------------------|

| | | |
|----------|---|---|
| 1 | Posizione 45°27'30.04" N 009°16'08.31" E | Position 45°27'30.04" N 009°16'08.31" E |
| 2 | Elevazione 351 ft | Elevation 351 ft |
| 3 | Dimensioni, superficie, resistenza, segnaletica Dimensioni: FATO (Final Approach take-off area) 28x28m Superficie: Asfalto Resistenza: 10 t Segnaletica: TLOF (Touchdown and lift-off area) e FATO | Dimensions, surface, strength, marking Dimensions: FATO (Final Approach take-off area) 28x28m Surface: Asphalt Strength: 10 t Marking: TLOF (Touchdown and lift-off area) and FATO |
| 4 | Orientamento 18/36 | Bearing 18/36 |
| 5 | Distanze dichiarate NIL | Declared distances NIL |
| 6 | Luci Luci verdi di TLOF e luci bianche di bordo FATO | Lighting TLOF green lights and FATO edge white lights |
| 7 | Note Vedi anche tabella 23 | Remarks See also table 23 |

| | | |
|-----------|-------------------------|---------------------|
| 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 |
| Linate ATZ Cerchio di raggio/Circle of radius 5.0 NM centrato su/centred on: 45°26'30"N 009°16'40"E | 2000 FT AMSL | D | Linate TWR EN / IT | 6000 FT | 1) WI Linate CTR e/ and Milano TMA |

| | | |
|-----------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 18 | SERVIZI DI COMUNICAZIONE ATS | ATS COMMUNICATION FACILITIES |
|-----------|-------------------------------------|-------------------------------------|

| Servizio Service | Nominativo Call sign | Frequenza MHZ Frequency MHZ | Orario Operational hours | Note Remarks |
|------------------------|-------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Emergenza Emergency | NIL | 121.500 MHZ | H24 | NIL |
| APP | Milano Radar | 126.300 MHZ | H24 | NIL |
| APP | Milano Radar | 126.750 MHZ | H24 | NIL |
| APP | Milano Radar | 133.180 MHZ | H24 | 1) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing |
| APP | Milano Radar | 134.175 MHZ | H24 | NIL |
| TWR | Linate Delivery | 119.250 MHZ | Vedi note/see remarks | 1) A discrezione ATC. Gli ACFT in partenza effettueranno la prima chiamata su tale frequenza quando così istruiti a mezzo ATIS/ATC discretion. First contact of departing ACFT will be on this FREQ when so instructed by ATIS |
| TWR | Linate GND | 121.800 MHZ | H24 | NIL |
| TWR | Linate TWR | 118.100 MHZ | H24 | NIL |
| TWR | Linate TWR | 118.400 MHZ | Vedi note/see remarks | 1) A discrezione ATC WI 15 NM fino a 4000 ft/ATC discretion WI 15 NM up to 4000 ft |

| Servizio Service | Nominativo Call sign | Frequenza MHz Frequency MHz | Orario Operational hours | Note Remarks |
|---------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| ATIS | Linate Terminal Information | 136.375 MHz | H24 | 1) Linate ATIS emette informazioni aggiornate in tempo reale/Linate ATIS BROADCAST message issues real time updated information 2) Il messaggio ATIS ARR/DEP fornisce il vento in superficie sulla TDZ e sulla STOP END della RWY in uso/ATIS ARR/DEP messages provide surface wind on TDZ and on STOP END of RWY in use 3) Disponibile anche telefonicamente al numero +39 02 70143447/Also available via telephone at the number+39 02 70143447 |

| | |
|--|--|
| 19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATTERRAGGIO | RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS |
|--|--|

| Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/VOR) | ID | FREQ | Orario Operational hours | Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84) | Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna | Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations | Note Remarks |
|--|------|-------------------------|-----------------------------|---|---|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| DVOR/DME (3° E-2022.0) | BRL | 111.05 MHZ CH 47Y | DVOR H24 DME H24 | DVOR 45°40'23.0"N 009°40'54.1"E DME 45°40'23.3"N 009°40'53.6"E | 246 M AMSL | 60 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 060°/100° MRA 8000 FT 100°/300° MRA 6000 FT 300°/060° MRA 12000 FT | 1) VOR MAINT: Primo MON di OCT / First MON of OCT: 0730-0900 (0630-0800) 2) DME MAINT: Primo MON di APR e OCT/ First MON of APR and OCT: 0730-0900 (0630-0800) |
| L | COD | 400.50 KHZ | H24 | 45°13'34.6"N 009°32'28.3"E | NIL | 25 NM limitazioni a/limitations at 15 NM 160°/220° MRA 5000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 200°/160° MRA 5000 FT | 1) MAINT: Secondo TUE di ogni mese/second TUE each month 0930-1030 (0830-0930) |
| VOR/DME (3° E-2020.0) | GEN | 112.80 MHZ CH 75X | VOR H24 DME H24 | VOR 44°25'28.0"N 009°04'56.4"E DME 44°25'28.0"N 009°04'57.2"E | 893 M AMSL | 60 NM/45000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/090° MRA 11000 FT 090°/145° MRA 8000 FT 145°/240° MRA 5000 FT 240°/360° MRA 8000 FT | 1) MAINT: Terzo THU di ogni mese / third THU each month: 0930-1030 (0830-0930) |
| ILS RWY 36 LOC CAT IIIB (1° E-2005.0) | ILNT | 109.55 MHZ | H24 | 45°27'33.3"N 009°16'31.9"E | NIL | limitazioni oltre/limitations beyond 17 NM entro/ limitations within 25 NM MRA 2600 FT | 1) Fascio posteriore non utilizzabile/ Back beam not usable |
| DME | ILNT | CH 32Y | H24 | 45°26'12.7"N 009°16'32.8"E | 109 M AMSL | 25 NM/10000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM MRA 6700 FT | NIL |
| GP | - | 332.45 MHZ | H24 | 45°26'12.6"N 009°16'33.5"E | NIL | NIL | Slope 3° RDH: 15.91 M |
| OM | - | 75.00 MHZ | H24 | 45°20'38.6"N 009°17'17.9"E | NIL | NIL | NIL |
| MM | - | 75.00 MHZ | H24 | 45°25'33.8"N 009°16'45.3"E | NIL | NIL | NIL |
| DVOR/DME (1° E-2005.0) | LIN | 112.25 MHZ CH 59Y | DVOR H24 DME H24 | DVOR 45°27'40.5"N 009°16'31.0"E DME 45°27'41.2"N 009°16'27.8"E | 118 M AMSL | 50 NM/25000 FT DVOR limitazioni a/limitations at 25 NM 110°/190° MRA 6000 FT 190°/330° MRA 4000 FT 330°/110° MRA 8000 FT 50 NM/25000 FT DME limitazioni a/limitations at 25 NM 040°/110° MRA 8000 FT 110°/190° MRA 6000 FT 190°/280° MRA 4000 FT 280°/330° MRA 6000 FT 330°/040° MRA 10000 FT | 1) MAINT: Terzo FRI di ogni mese / third FRI each month: 0830-1000 (0730-0900) |
| VOR/DME (1° E-2005.0) | MMP | 113.35 MHZ CH 80Y | VOR H24 DME H24 | VOR 45°38'26.8"N 008°44'05.4"E DME 45°38'27.1"N 008°44'06.0"E | 233 M AMSL | 80 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 020°/070° MRA 6000 FT 070°/140° MRA 4000 FT 140°/240° MRA 2000 FT 240°/280° MRA 4000 FT 280°/020° MRA 8000 FT | 1) Secondo MON di ogni mese / Second MON each month: 2000-2200 (1900-2100) |

| Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/VOR) | ID | FREQ | Orario Operational hours | Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84) | Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna | Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations | Note Remarks |
|--|-----|--------------------------|-----------------------------|--|---|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| VOR/DME (3° E-2020.0) | SRN | 113.70 MHZ CH 84X | VOR H24 DME H24 | VOR 45°38'45.5"N 009°01'17.7"E DME 45°38'45.4"N 009°01'17.1"E | 240 M AMSL | 100 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/070° MRA 13000 FT 070°/090° MRA 10000 FT 090°/260° MRA 4000 FT 260°/360° MRA 12000 FT | 1) MAINT: Secondo THU di ogni mese / second THU each month: 0830-1130 (0730- 1030) |
| NDB | SRN | 330.00 KHZ | H24 | 45°38'48.5"N 009°01'22.3"E | NIL | 25 NM Limitazioni/limitations: 130°/250° MRA 5000 FT 250°/130° MRA 13000 FT | 1) MAINT: Secondo WED di ogni mese / second WED each month: 0900-1130 (0800- 1030) |
| VOR/DME (3° E-2020.0) | TOP | 114.50 MHZ CH 92X | VOR H24 DME H24 | VOR 44°55'31.5"N 007°51'42.0"E DME 44°55'31.0"N 007°51'41.9"E | 260 M AMSL | Altri settori/other sectors: 80 NM/60000 FT Settore/Sector S: 200 NM/ 60000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 015°/100° MRA 4000 FT 100°/160° MRA 6000 FT 160°/230° MRA 10000 FT 230°/340° MRA 15000 FT 340°/015° MRA 10000 FT | 1) MAINT: Primo THU di ogni mese / first THU each month: VOR 0900-1030 (0800- 0930) DME 1030- 1200 (0930-1100) |
| VOR/DME (3° E-2020.0) | TZO | 117.25 MHZ CH 119Y | VOR H24 DME H24 | VOR 45°33'33.2"N 009°30'25.2"E DME 45°33'33.5"N 009°30'25.6"E | 160 M AMSL | 60 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 020°/050° MRA 12000 FT 050°/080° MRA 10000 FT 080°/100° MRA 5000 FT 100°/250° MRA 4000 FT 250°/320° MRA 6000 FT 320°/020° MRA 14000 FT | 1) MAINT: Quarto THU di ogni mese / fourth THU each month: 0830- 1130 (0730-1030) |
| NDB | TZO | 345.00 KHZ | H24 | 45°33'30.5"N 009°30'33.5"E | NIL | 50 NM limitazioni a/limitations at 50 NM 050°/080° MRA 13000 FT 080°/100° MRA 11000 FT 100°/160° MRA 3000 FT 160°/200° MRA 6000 FT 200°/270° MRA 3000 FT 270°/290° MRA 5000 FT 290°/300° MRA 8000 FT 300°/050° MRA 14000 FT | 1) MAINT: Quarto WED di / fourth WED of MAY e/and NOV: 0900- 1100 (0800-1000) |
| VOR/DME (3° E-2020.0) | VOG | 110.45 MHZ CH 41Y | VOR H24 DME H24 | VOR 44°57'52.5"N 008°58'12.7"E DME 44°57'52.1"N 008°58'12.7"E | 114 M AMSL | 40 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 040°/080° MRA 5000 FT 080°/100° MRA 9000 FT 100°/170° MRA 11000 FT 170°/230° MRA 8000 FT 230°/250° MRA 6000 FT 250°/040° MRA 4000 FT | 1) MAINT: Quarto TUE di ogni mese / fourth TUE each month: 0830- 1130 (0730-1030) |

20 | REGOLAMENTI DEL TRAFFICO LOCALE

LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

| | |
|---|---|
| <p>1 Usò preferenziale delle piste</p> <p>1) La pista 36 è usata quale pista preferenziale per i decolli e gli atterraggi.</p> <p>2) L'ATC utilizzerà la suddetta pista a condizione che:</p> <p>a) in caso di pista asciutta, la componente in coda del vento non superi i 7 kt</p> <p>b) in caso di pista bagnata, la componente in coda del vento non superi i 5 kt</p> <p>Tale criterio preferenziale non troverà applicazione quando la componente in coda del vento superi i limiti dati</p> <p>3) Se il pilota ritiene che la pista scelta dall'ATC non soddisfi completamente le esigenze delle proprie operazioni di volo, può richiedere l'autorizzazione ad usare un'altra pista; in tal caso l'aeromobile può essere assoggettato a ritardo. Vedi anche Tabella 21.2</p> <p>4) Per ispezioni periodiche la pista 18/36 è chiusa giornalmente con i seguenti orari:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0500-0515 (0400-0415) - 1300-1315 (1200-1215) - 1800-1815 (1700-1715) <p>Lievi variazioni di orario potranno verificarsi per le condizioni di traffico</p> <p>5) Per ispezione a terra dell'apparato ILS, la pista 18/36 sarà chiusa tutti i martedì HR 2315-0015 (2215-2315), condizioni meteorologiche ed operative permettendo.</p> | <p>Runway preferential use</p> <p>1) Runway 36 is regarded as preferential runway for take-off and landing.</p> <p>2) ATC will use the above preferential runway provided that:</p> <p>a) if the runway is dry, the tail wind component is not greater than 7 kt</p> <p>b) if the runway is wet, the tail wind component is not greater than 5 kt</p> <p>Such a preferential criterion will not be applied when the tail wind component is greater than given limits</p> <p>3) If the RWY selected by ATC is not considered suitable for the operation involved, the pilot may request permission to use another runway; in this case the aircraft may be subject to delay. See also Table 21.2</p> <p>4) Due to periodic inspections, RWY 18/36 is closed daily as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0500-0515 (0400-0415) - 1300-1315 (1200-1215) - 1800-1815 (1700-1715) <p>Short time alterations due to traffic congestion to be expected</p> <p>5) Due to ILS ground check, RWY 18/36 will be closed every Tuesday HR 2315-0015 (2215-2315), weather and operative conditions permitting.</p> |
| <p>2 Apron</p> <p>2.1 Ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali</p> | <p>Apron</p> <p>2.1 Orderly movement of aircraft on aprons</p> |

| | |
|--|---|
| <p>L'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali è assicurato in collaborazione tra ENAV S.p.A. e il Gestore aeroportuale in accordo alle disposizioni del Codice della Navigazione (Articolo 691bis e 705) con le seguenti modalità:</p> | <p>The orderly movement of aircraft on aprons is provided in cooperation with ENAV S.p.A. (Italian Company for Air Navigation) and the aerodrome operator according to Italian Air Navigation law provisions (Articles 691bis and 705) as follows:</p> |
| <p>1) Orario di servizio H24</p> <p>2) Nominativo di chiamata e frequenza: a) Linate Delivery: 119.250 MHz b) Linate Ground: 121.800 MHz</p> <p>3) Area di applicazione a) Piazzale Nord b) Piazzale Ovest</p> | <p>1) Operational Hours H24</p> <p>2) Call sign and frequency a) Linate Delivery: 119.250 MHz b) Linate Ground: 121.800 MHz</p> <p>3) Application area a) North Apron b) West Apron</p> |
| <p>NOTE</p> | <p>REMARKS</p> |
| <p>(1) Vedi AIP AD 2 LIML ADC (2) Piazzale Ovest è soggetto a regolamentazione speciale (vedi seguente punto 7)</p> | <p>(1) See AIP AD 2 LIML ADC (2) West Apron is subject to special regulation (see following point 7)</p> |
| <p>4) Servizi forniti per gli aeromobili in arrivo: - istruzioni per il rullaggio - assegnazione dello stand come stabilito da SEA S.p.A. per gli aeromobili in partenza: - istruzioni per il push-back e/o il rullaggio</p> | <p>4) Services provided for arriving aircraft: - taxiing instructions - stand allocations as assigned by SEA S.p.A. for departing aircraft: - push-back and/or taxiing instructions</p> |
| <p>5) Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali a) I piloti degli aeromobili in partenza riceveranno lo start-up dall'ATC in accordo al TSAT ricevuto soltanto dopo la comunicazione "AIRCRAFT READY" da parte di SEA Apron Operation Unit b) Limiti dell'area North Apron, stand ed uso delle Apron TWYs: vedi AD 2 LIML APDC. c) In condizioni notturne e durante LVP, tutti gli aeromobili in rullaggio e/o al traino nell'area di movimento, o i cui motori sono accesi dovranno attivare le luci di navigazione e anticollisione, con lo scopo di indicare le estremità della loro struttura, attirando l'attenzione sull'aeromobile</p> | <p>5) Limitations/regulations on aprons a) Pilots of departing aircraft will receive ATC start-up only after "AIRCRAFT READY", according to TSAT, communication by SEA Apron Operation Unit b) North Apron area limits, stand and Apron TWYs use: see AD 2 LIML APDC. c) During night and LVP conditions, all aircraft taxiing or towed on the movement area, or whose engines are running shall display navigation and anticollision lights intended to indicate the extremities of their structure, and to attract attention to the aircraft</p> |
| <p>NOTA</p> | <p>REMARK</p> |
| <p>Lo stato di "AIRCRAFT READY" viene riportato quando: - Porte e stive sono chiuse - Aircraft Safe Area è libera da persone, mezzi ed ostacoli - L'aeromobile è completamente pronto al rullaggio - E' stata consegnata all'handler la documentazione prevista - Rimorchio per il push-back connesso (nose-in stand)</p> | <p>"AIRCRAFT READY" status is reported when: - Aircraft doors and holds are closed - Aircraft Safe Area clear from vehicles, equipment and ground personnel - Aircraft fully ready for taxi - Compulsory documentation provided to handler - Push-back tractor connected (nose-in stand)</p> |
| <p>6) Movimentazione degli aeromobili sui piazzali Vedi Note in AIP AD 2 LIML ADC e APDC</p> | <p>6) Aircraft movement on aprons See remarks in AIP AD 2 LIML ADC and APDC</p> |
| <p>7) Piazzali a regolamentazione speciale <u>APRON OVEST (SEA Apron Operation Unit tel: +39 02 74853474)</u></p> | <p>7) Aprons subject to special regulation <u>WEST APRON (SEA Apron Operation Unit tel: +39 02 74853474)</u></p> |
| <p>a) E' obbligatorio il servizio follow-me per tutti i tutti i movimenti degli aeromobili sul piazzale Ovest e per il rullaggio nel tratto di raccordo Y e di piazzale compreso tra le posizioni di attesa intermedie N1/K1 e per le aree di parcheggio GA1, GA2, GA3 e gli stands 51-56; il posizionamento finale nell'area di sosta sarà effettuato con assistenza marshalling. b) Per uscire dagli stands 51-56, aree GA1 e GA2, il push-back o il traino sono obbligatori per gli aeromobili a jet e ad elica con peso massimo al decollo oltre i 4000 kg. Il rullaggio con il follow-me consentito come segue: - dall'area GA3 per tutti gli aeromobili - dall'area GA2 per gli aeromobili con peso massimo al decollo inferiore a 4000 kg e per turboelica c) Partenze: - Tutti gli aeromobili di aviazione generale in partenza con FPL IFR devono attenersi alla procedura A-CDM in vigore - l'autorizzazione ATC alla messa in moto dovrà essere richiesta, in accordo al TSAT ricevuto, quando l'aeromobile si trova allo stand o entro le aree GA1, GA2 o GA3. La messa in moto è permessa con un solo motore alla potenza minima. Per la messa in moto dei motori la presenza del servizio di handling è obbligatoria al fine di controllare che l'area interessata sia libera da aeromobili, equipaggiamenti e personale - non più tardi di 5 minuti dall'autorizzazione ATC alla messa in moto, il pushing-back o il rullaggio dell'aeromobile sarà effettuato e gestito dal servizio di handling alle posizioni Q1 o Q2 (con il muso dell'aeromobile rivolto verso l'IHP N1), tenendo in considerazione la presenza di ostacoli e i movimenti degli altri aeromobili - i piloti dovranno richiedere di rullare all' ATC quando pronti a muovere. Il tempo di occupazione di Q1 e Q2 dovrà essere ridotto al minimo - il rullaggio sulla TWY K alla RWY 17/35 è permesso ai voli VFR e solo di giorno</p> | <p>a) The follow-me service is mandatory for all aircraft movements on the West apron and for taxiing on the TWY Y and apron between the intermediate holding positions N1 / K1 and for the parking areas GA1, GA2, GA3 and stands 51- 56; the final positioning in the parking area will be carried out with marshalling assistance. b) To exit stands 51-56, areas GA1 and GA2, push back or tow are compulsory for jet and propeller aircraft with maximum take-off weight above 4000 kg. Taxiing out with follow-me assistance allowed only as follows: - from area GA3 for all aircraft - from area GA2 for aircraft with maximum take off weight below 4000 kg and for turboprop c) Departures: - All general aviation departing aircraft shall follow approved A-CDM procedure - ATC start-up clearance shall be requested when aircraft is, according to TSAT, at stand or within areas GA1, GA2 or GA3. Start up is allowed with one engine at minimum power. For engines start-up presence of handling service is compulsory in order to check that the interested area is clear of aircraft, equipment and personnel - not later than 5 minutes after ATC start-up clearance, aircraft pushing back or taxiing will be performed and managed by handling service to position Q1 or Q2 (aircraft nose heading to IHP N1), taking into account obstacle clearance and other aircraft movements - pilots shall request to ATC to taxi when ready to move. Q1 and Q2 occupancy time shall be reduced to the minimum - taxiing on TWY K to RWY 17/35 is allowed to VFR flights and during daylight only</p> |

- ai piloti è richiesto di riportare quando stanno lasciando il piazzale sulle IHPs N1 and K1
 - i piloti devono richiedere alla TWR l'autorizzazione al rullaggio, prima di lasciare l'Apron Ovest, ci si potrà muovere solo ad autorizzazione acquisita
 - all'interno degli stand e aree di parcheggio, agli aeromobili non dotati di APU (Auxiliary Power Unit) o con APU inoperativa è consentita la messa in moto di un unico motore alla minima potenza
- d) Arrivi:
- i piloti dovranno aspettare il servizio follow-me sulle IHPs N1 e K1
 - i piloti dovranno informare dell'orario di arrivo l'operatore preposto
- e) L'aeromobile autorizzato a rullare deve mostrare le luci di atterraggio
- f) Per luci e segnaletica delle TWYs N e K vedere AD 2 LIML ADC
- g) Per l'uso del FATO/eliporto e l'air-taxiing vedere AD 2 LIML tabelle 22 e 23
- h) L'area di parcheggio preferenziale per gli elicotteri è GA2

2.2 Procedure di partenza A-CDM

1) Introduzione

La procedura Airport CDM coordina il processo di Turn-Round, è incorporata nella gestione europea Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM) ed inizia a EOBT-3h. Si applica a tutte le operazioni a terra fino al decollo.

Le milestone più importanti del processo A-CDM sono quelle legate all'inserimento del TOBT ed all'emissione del TSAT.

- TOBT - Target Off-Block Time - Tempo stimato, calcolato da un Aircraft Operator/Ground Handler (AO/GH), in cui un aeromobile sarà 'pronto a muovere' (vedi NOTA).
- TSAT Target Start-Up Approval Time - Tempo limite in cui è attesa l'approvazione alla messa in moto, calcolato in base a tutti i parametri rilevanti come CTOT, taxi time, ecc.

2) Milestones

a) EOBT - 3h (M1)

Il FPL viene controllato considerando l'Airport Slot - Scheduled Off-Block Time (SOBT); altri controlli includono l'aeroporto di destinazione, il tipo di aeromobile e le marche di registrazione. In caso di incoerenze il volo non sarà inserito nella sequenza pre-partenza e sarà presentato un allarme sulla piattaforma A-CDM locale. AO/GH dovrà intraprendere le opportune azioni per risolvere l'allarme il più presto possibile. I voli di Aviazione Generale devono comunicare in anticipo a SEA l'intenzione di operare sullo scalo per permettere la pubblicazione del SOBT

b) EOBT - 2h (M2)

Il TOBT è l'orario stimato al quale un volo pianifica di essere 'pronto a muovere' (vedi NOTA).

Per i voli per i quali è previsto il turnaround, il sistema genera automaticamente un TOBT secondo le regole:

- TOBT=ELDT+EXIT+MTT - per i voli in arrivo non ancora atterrati
- TOBT=ALDT+EXIT+MTT - per voli già atterrati
- TOBT=AIBT+MTT - per aeromobili al parcheggio

Per i voli che per i quali non è previsto il turnaround il TOBT sarà uguale all'EOBT. In entrambi i casi AO/GH potrà inserire un TOBT manuale in accordo alla regola:

- EOBT-15' < TOBT < EOBT+15'

Tale regola si applica solo ai voli non soggetti a CTOT, per i voli regolati si applica la regola TOBT+EXOT < CTOT

A EOBT-2h viene inviato a NMOC un messaggio T-DPI-t contenente il TTOT.

c) TOBT -40': emissione del TSAT (M9)

AO/GH è responsabile della conferma del TOBT a EOBT-40'. Il TOBT deve essere compreso nella finestra EOBT±15'.

Il FPL deve essere aggiornato da AO/GH se l'EOBT non è coerente con il TOBT.

A TOBT-40' la piattaforma A-CDM di ENAV genera un TSAT sulla base dell'ultimo TOBT confermato.

Il TOBT deve essere aggiornato a cura di AO/GH per ogni variazione.

Il TOBT può essere modificato senza limiti fino all'emissione del TSAT, dopodiché può essere emendato per un massimo di 3 volte, quindi il volo perderà la priorità nella sequenza pre-partenza.

A TOBT-40' verrà inviato a NMOC un messaggio T-DPI-s contenente il TOBT, il TTOT e il TSAT.

d) ARDT (Actual Ready Time) (M12)

pilots are requested to report leaving the apron on the IHPs N1 and K1

pilots shall require TWR permission to taxi, before leaving the West Apron, they can only move after receiving authorization

within stands and parking areas, aircraft not equipped with APU (Auxiliary Power Unit) or APU inoperative are allowed to set in motion by a single motor at minimum power

d) Arrivals:

pilots shall wait for follow-me service on the IHPs N1 and K1

pilots shall inform the selected handler of arrival time

Aircraft allowed to taxi must show landing lights

For TWYs N and K lighting and marking aids see AD 2 LIML ADC

For FATO/heliport use and air-taxiing see AD 2 LIML tables 22 and 23

Helicopter preferential parking area is GA2

2.2 A-CDM departure procedures

1) Introduction

Airport CDM procedure coordinates the Turn-Round process and is incorporated into the European Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM). The procedure starts at EOBT-3 hours and is applied to all the operations until Take-Off.

A-CDM Milestone approach is mainly based on TOBT and TSAT.

TOBT - Target Off-Block Time - Estimated time, calculated by an Aircraft Operator/Ground Handler (AO/GH), when an aircraft will be 'ready to move' (see REMARK).

TSAT - Target Start-Up Approval Time - Calculated time at which start-up clearance can be expected at the latest. TSAT includes all relevant parameters such as CTOT, variable taxiing time etc.

2) Milestones

a) EOBT - 3h (M1)

ATC flight plan will be checked against their Airport Slot - Scheduled Off-Block Time (SOBT); other checks include the destination airport, type of aircraft and registration marks. If they do not correspond the flight will not enter the pre-departure sequence and an alert is risen on the local A-CDM platform. AO/GH must take the appropriate actions to solve the alerts as earliest as possible. General Aviation Flights shall communicate in advance to SEA their plans to operate on the airport to allow SEA to publish SOBT on A-CDM platform.

b) EOBT - 2h (M2)

TOBT is the time when the aircraft is planned to be "Ready to move" (see REMARK).

For turnaround flights at EOBT-2h, the system will automatically generate a TOBT as follows:

- TOBT=ELDT+EXIT+MTT - for inbound flights not yet landed
- TOBT=ALDT+EXIT+MTT - for flights already landed
- TOBT=AIBT+MTT - for ACFT at the parking stand

Flights not subject to turnaround will enter the pre-departure sequence with a TOBT=EOBT. In both cases the AO/GH can input a manual TOBT that should comply with following rule

- EOBT-15' < TOBT < EOBT+15'

This rule applies only for flights without CTOT, for regulated flights the rule to apply is TOBT+EXOT < CTOT

At EOBT-2h a T-DPI-t message will be sent to NMOC containing the TTOT.

c) TOBT -40': TSAT issue time (M9)

AO/GH is responsible to confirm TOBT at EOBT-40'. TOBT must be coherent with EOBT, according the ± 15' window.

FPL must be updated by AO/GH if EOBT is not consistent with TOBT.

At TOBT-40', ENAV A-CDM platform will issue a TSAT based on the last confirmed TOBT.

TOBT must be updated by AO/GH for any change.

TOBT can be updated as often as desired until TSAT issue time, after that TOBT may be updated up to a maximum of 3 times, then the flight will lose priority in the pre-departure sequence.

At EOBT-40', a T-DPI-s message will be sent to NMOC containing TOBT, TTOT, TSAT.

d) ARDT (Actual Ready Time) (M12)

| | |
|---|---|
| <p>I voli in partenza devono essere 'pronti a muovere' (vedi NOTA) entro TOBT±5' e devono contattare SEA Apron tel: +39 02 74853474, per ottenere l'ARDT. SEA Apron, dopo aver verificato che il volo è 'pronto a muovere', emetterà l'ARDT e comunicherà al pilota l'attuale TSAT.</p> <p>Se il volo non è pronto a TOBT+5' il TOBT sarà automaticamente cancellato. Un nuovo TOBT deve essere inserito entro 5' altrimenti verrà emesso un FLS con il commento "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT" (es. TOBT 1000, no ARDT entro 1005, no aggiornamento TOBT => FLS a 1010).</p> <p>Per de-sospendere il volo sarà necessario inserire un nuovo TOBT non inferiore al precedente TOBT+5' nella piattaforma A-CDM. E' sempre obbligatorio inviare un DLA/CHG se il nuovo TOBT differisce di più di 15' dall'EOBT±15'. Se il volo è soggetto ad un CTOT, alla ricezione dell'ARDT verrà inviato un messaggio DPI a NMOC per richiedere un miglioramento del CTOT. Non è necessario l'invio di un REA per richiedere un miglioramento del CTOT.</p> <p>e) ASAT e AOBT (M14/M15)</p> <p>Una volta ottenuto l'ARDT il traffico in partenza dovrà contattare, entro TSAT±5', Linate GND HR 0600-2200 (0500-2100) o Linate TWR HR 2200-0600 (2100-0500).</p> <p>Il traffico in partenza dovrà monitorare l'appropriata frequenza ATC per ricevere possibili miglioramenti. Se si verifica un miglioramento del TSAT dopo l'ARDT, l'ATC contatterà il pilota per la notifica.</p> <p>L'ATC fornirà la ATC clearance e approverà la messa in moto in accordo al TSAT ed alla situazione di traffico in atto.</p> <p>Il traffico in partenza dovrà lasciare il parcheggio entro ASAT+5'.</p> <p>Ad AOBT verrà inviato a NMOC un messaggio A-DPI con l'ultimo TTOT. Dopo l'invio di questo messaggio non saranno più ricevuti aggiornamenti di CTOT e non sarà più possibile aggiornare il piano di volo.</p> <p>Se un traffico non è abile a lasciare il parcheggio entro ASAT+5 o deve tornare al parcheggio dovrà informare l'ATC sull'appropriata frequenza. L'ATC rimuoverà il volo dalla sequenza di partenza e sarà inviato a NMOC un C-DPI che causerà la sospensione del volo con il commento 'SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT '. In questo caso il processo deve ricominciare con l'inserimento di un nuovo TOBT.</p> <p>3) Richieste di de-icing degli aeromobili Ogni richiesta di de-icing/anti-icing deve essere inoltrata al proprio operatore di handling. Considerando il forte impatto del processo di de-icing sul sequenziamento del traffico per la partenza si raccomanda di richiedere il de-icing al più tardi a TOBT-40'. Alle richieste di de-icing effettuate fino a TOBT-25' verrà assegnata la posizione in sequenza in accordo al TOBT. Le richieste di de-icing che arrivano con un preavviso inferiore a 25' rispetto al TOBT verranno inserite nella sequenza di de-icing nel primo posto utile per non penalizzare altri voli che hanno richiesto il servizio tempestivamente. La richiesta e tutti dati relativi al de-icing sarà pubblicata sulla piattaforma A-CDM di scalo.</p> <p>4) TOBT: regole e responsabilità <u>Responsabilità per TOBT</u> AO/GH è responsabile del corretto aggiornamento e della coerenza del TOBT. <u>Correzione/Cancellazione del TOBT</u> Se TOBT viene modificato il nuovo orario deve essere almeno 5' successivo al tempo di inserimento. Se il TOBT non può essere rispettato deve essere aggiornato il prima possibile. <u>Inserimento TOBT</u> Il TOBT può essere inserito sulla piattaforma A-CDM SEA disponibile per tutti gli utenti accreditati attraverso una piattaforma web o una app mobile. Le richieste di accreditamento alla piattaforma A-CDM possono essere richieste inviando un'email infoacdm@seamilano.eu</p> <p>5) Sospensione della procedura A-CDM In caso di avarie dei sistemi A-CDM la procedura sarà sospesa e:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in ATIS sarà inserito il messaggio 'A-CDM out of service'; - per sospensioni oltre le 2 ore verrà emesso NOTAM; - AO/GH saranno informati dal Gestore Aeroportuale SEA; - sarà adottato lo Schema di Taxi Time standard; - per ottenere miglioramenti di CTOT potrà essere richiesto all'ATC l'invio di un REA. <p>Le operazioni saranno gestite secondo le 'PROCEDURE DI PARTENZA NON A-CDM' (vedi sotto).</p> <p>6) PROCEDURE DI PARTENZA NON A-CDM – Avarie o sospensioni</p> | <p>Departing traffic must be 'ready to move' (see REMARK) within TOBT±5' and must contact SEA Apron Unit tel +39 02 74853474 to obtain the ARDT. SEA Apron Operation Unit, after the check of 'ready to move' status, will issue the ARDT and provide the pilot with the current TSAT. If the aircraft is not 'ready to move' within TOBT + 5', TOBT will be automatically deleted by A-CDM platform. A new TOBT must be inserted in the platform within 5 minutes, otherwise a flight suspension message (FLS) will be triggered by NMOC with the comment "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT". (e.g TOBT=1000, no ARDT within 1005, no TOBT update => FLS at 1010)). To de-suspend the flight a new TOBT not less than previous TOBT+5' must be inserted into A-CDM platform. It is still mandatory to send a DLA message to the IFPS if TOBT deviates by 15 minutes or more from EOBT. If the flight is subject to a CTOT, at ARDT a DPI message will be sent to NMOC in order to try to get an improvement. There's no need to request a REA message to get a CTOT improvement.</p> <p>e) ASAT and AOBT (M14/M15)</p> <p>Once the ARDT has been obtained, departing traffic shall contact, within TSAT±5', Linate GND HR 0600-2200 (0500-2100) or Linate TWR HR 2200-0600 (2100-0500).</p> <p>Departing traffic must thus keep a listening watch on the appropriate ATC frequency in order to receive a possible improvement. If an improved TSAT is available after ARDT, ATC will contact the departing traffic to notify the revised TSAT.</p> <p>ATC will issue the en-route clearance and approve start up according to TSAT and current traffic situation.</p> <p>Departing traffic must leave the stand within ASAT+5'.</p> <p>At AOBT an A-DPI message will be sent to NMOC containing latest TTOT. After sending A-DPI CTOT updates will be not received and it will be not possible to update Flight Plan.</p> <p>If traffic is unable to leave the stand ASAT+5', or must return to the stand, it must inform ATC on the appropriate frequency. ATC will remove the flight from the pre-departure sequence and a C-DPI message will be sent to NMOC, that in turn issues a FLS message with the comment 'SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT. PLEASE SEND DLA/CHG OR UPDATE TOBT OF THE FLIGHT '. In this case the process has to be started over with a new TOBT.</p> <p>3) Aircraft De-icing requests Every request for de-icing/anti-icing shall be forwarded to the own handling operator. Due to the influence that aircraft de-icing has on the sequencing process it is highly advised to request aircraft de-icing at the latest at TOBT-40'. Deicing requests submitted up to 25' before TOBT will be sequenced in accordance with TOBT. Deicing requests submitted later than 25' before TOBT will be inserted in the sequence in the first position available, in order to guarantee the priority of the flights who requested timely the service. De-icing request and relevant data will be published on A-CDM platform</p> <p>4) TOBT: Rules and Responsibilities <u>Responsibility for TOBT</u> AO/GH is responsible of correct update and coherence of TOBT. <u>TOBT Correction/Deletion</u> If TOBT is changed the new TOBT must be at least 5 minutes later than the present time. If TOBT can no longer be met it must be updated as soon as possible. <u>TOBT input</u> TOBT can be put into SEA A-CDM platform available for all registered users through a web platform or mobile app. An account to access A-CDM platform can be obtained via infoacdm@seamilano.eu</p> <p>5) A-CDM procedure suspension In case of A-CDM system failure the procedure will be suspended and:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "A-CDM out of service" will be announced via ATIS; - a NOTAM will be issued if the suspension lasts more than 2HR; - AO/GH will be informed by Aerodrome Operator SEA; - a standard Taxi Time Scheme will be adopted; - REA messages can be asked to ATC to request a CTOT improvement. <p>Operations will follow 'NON A-CDM DEPARTURES PROCEDURES' (see below).</p> <p>6) NON A-CDM DEPARTURE PROCEDURES - failure or suspension</p> |
|---|---|

| | |
|--|---|
| <p>Quando 'pronti a muovere' i piloti dovranno contattare SEA Apron tel: +39 02 74853474 per ottenere l'ARDT. L'ATC gestirà la sequenza delle partenze in accordo al principio "first call - first served" rispettando le tolleranze di EOBT e CTOT specificate in AIP ENR 1.</p> <p>7) Coordinamenti con NMOC Tramite la piattaforma A-CDM viene stabilito uno scambio di informazioni automatico e continuo con NMOC (Network Manager Operations Centre). Questo scambio consente la trasmissione di orari stimati di atterraggio e di decollo molto accurati. L'uso degli stimati di decollo locali consentirà un'allocazione più efficiente dei CTOT.</p> <p>I messaggi utilizzati sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flight Update Message (FUM) - Early Departure Planning Information Message (E-DPI) - Target Departure Planning Information Message (T-DPI) - ATC Departure Planning Information Message (A-DPI) - Cancel DPI (C-DPI) <p>Le normali procedure di coordinamento con NMOC continuano ad essere valide.</p> <p>8) Contatti e-mail ENAV: acdm.linate@enav.it SEA: infoacdm@seamilano.eu</p> | <p>When 'ready to move' all departing aircraft must contact SEA Apron Unit tel: +39 02 74853474, to obtain ARDT clearance. ATC will manage departure sequence according to the "first call - first served" principle and EOBT and CTOT tolerances as specified in AIP ENR 1.</p> <p>7) Coordination with the NMOC A-CDM platform establishes a permanent and fully automatic data exchange with NMOC (Network Manager Operations Centre) is established. This data transfer will enable highly accurate early predictions of landing and departure times. Furthermore, this will allow more accurate and efficient calculation of CTOT due to the use of local target take-off times. The following messages are used:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flight Update Message (FUM) - Early Departure Planning Information Message (E-DPI) - Target Departure Planning Information Message (T-DPI) - ATC Departure Planning Information Message (A-DPI) - Cancel DPI (C-DPI) <p>The basic NMOC procedures continue to be applied.</p> <p>8) E-mail contacts ENAV: acdm.linate@enav.it SEA: infoacdm@seamilano.eu</p> |
| <p>3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) In accordo alla disposizione della DGAC NR 42/1693/A3/4.1 datata 5/11/97 tutti gli aeromobili, prima di rullare sulla striscia della TWY N situata lungo l'estensione della RCL RWY 36, dovranno richiedere ed ottenere specifica autorizzazione ATC. 2) Il raccordo K è utilizzabile solo da aeromobili con massima apertura alare di codice C ICAO e massima larghezza del carrello principale <6 mt. Tutti gli altri aeromobili, non appartenenti ai suddetti codici ICAO, devono informare la TWR in anticipo. 3) Il raccordo J è utilizzabile solo in uscita da RWY 18/36. Il raccordo K è utilizzabile nelle due direzioni solo nel tratto compreso tra il piazzale ovest e la RWY 17/35, mentre per la parte restante è utilizzabile solo in uscita da RWY 18/36. 4) Tutti gli aeromobili con coda di altezza superiore ai 9 m, devono informare l'ATC sulla frequenza Ground, prima di impegnare la TWY N. | <p>Special rules for taxiway use</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) According to Provision NR 42/1693/A3/4.1 dated 5/11/97 of CAA, all aircraft must request and obtain specific ATC authorization before taxiing on the stretch of TWY N located along the extended RCL RWY 36. 2) TWY K is usable only by aircraft with maximum wing span ICAO code C and maximum outer main gear wheel span <6 mt. All aircraft not in compliance with the above ICAO codes must inform TWR in advance. 3) TWY J usable to vacate RWY 18/36 only. TWY K usable in both directions only in the segment between West Apron and RWY 17/35, remaining part usable to vacate RWY 18/36 only. 4) All aircraft with a tail height above 9 m must inform ATC, on Ground frequency, before entering TWY N. |
| <p>4 Procedure applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO)</p> <p>1) Criteri per l'attivazione delle LVP Le procedure di bassa visibilità (LVP) sono attivate quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RVR è uguale o inferiore a 550 m; e/o - l'altezza della base delle nubi è inferiore a 200 ft in accordo al locale 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 In presenza di condizioni meteorologiche o operative anche con valori di base delle nubi e/o RVR superiori a quelli previsti, Linate TWR potrà procedere all'attivazione delle LVP se:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) il riporto di un pilota indica una situazione meteorologica non favorevole; (2) vi è un'esplicita richiesta del pilota di attivazione delle LVP o di condurre un avvicinamento in CAT II/III in situazioni di RVR/base delle nubi marginali (sono esclusi gli avvicinamenti richiesti per addestramento); <p>Nelle condizioni riportate ai punti (1) e (2) - al fine di non penalizzare la sequenza di traffico - l'attivazione delle LVP può avvenire su richiesta del pilota anche per il singolo volo. Il messaggio "LVP in Progress" sarà comunicato dall'ATC in frequenza al solo volo interessato.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2) Utilizzo delle piste Sono consentite operazioni in CAT II, CAT III A/B e LVTO per RWY 36. 3) Minime operative di aeroporto RVR non inferiore a 75 m 4) Attività di addestramento Operazioni in CAT II/III per addestramento Gli avvicinamenti e gli atterraggi addestrativi in CAT II/III con valori di RVR/base delle nubi superiori a quelli previsti per l'attivazione delle LVP saranno subordinati alle condizioni di traffico in atto o previste. Al fine di garantire la protezione del segnale ILS la richiesta dovrà essere comunicata dal pilota con congruo anticipo all'ATC e contenere esplicita indicazione che l'attività è ai fini addestrativi. 5) Movimentazione al suolo (Ref. LVP Chart) In condizioni di scarsa visibilità è prevedibile una riduzione della capacità aeroportuale a causa delle restrizioni applicate alla movimentazione al suolo. <ol style="list-style-type: none"> a) Aeromobili in arrivo Gli aeromobili in atterraggio dovranno liberare la pista 36: <ul style="list-style-type: none"> - esclusivamente via TWY G se diretti al piazzale Nord - preferibilmente via TWY K se diretti al piazzale Ovest | <p>Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Criteria for initiation of LVP Low Visibility Procedures (LVP) will be in force when: <ul style="list-style-type: none"> - RVR is equal to or less than 550m; and/or - cloud base height is below 200 ft according to the meteorological local report; and/or - the deterioration of weather conditions recommends so Pilots will be informed by ATIS and/or RTF when LVP are in force. <p>REMARK In the presence of meteorological or operational conditions, even with clouds and/or RVR values above the disciplined values, Linate TWR may activate the LVP if:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) a pilot report indicates a bad weather condition; (2) there is an explicit pilot's request to activate LVP or to perform a CAT II/III approach with marginal values of RVR/cloud base (except the approaches required for training); As reported in point (1) and (2) - in order to not penalize the traffic sequence - the activation of the LVP may also take place on pilot's request for the specific flight. The message "LVP in Progress" will be communicated by ATC on frequency to the concerned flight only. 2) Runway operations RWY 36 is approved for CAT II, CAT III A/B and LVTO operations. 3) Aerodrome operating minima RVR not less than 75 m 4) Training activity CAT II/III operations for training Practice CAT II/III approaches and landings with RVR/cloud base values higher than those for LVP activation will be subject to traffic conditions in place or foreseen. In order to guarantee ILS signal protection pilots shall request in advance to ATC the permission containing also the explicit indication that the request has training purposes. 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. <ol style="list-style-type: none"> a) Arriving aircraft Landing aircraft shall vacate RWY 36: <ul style="list-style-type: none"> - only via TWY G to the North Apron - preferentially via TWY K to the West Apron |

| | |
|---|---|
| <p>- la TWY J non è utilizzabile</p> <p>Gli aeromobili dovranno riportare alla TWR non appena liberata l'area sensibile dell'ILS (identificata dalla fine dell'alternanza di luci verdi/gialle delle luci asse TWY) e quando hanno raggiunto lo stand assegnato</p> <p>b) Aeromobili in partenza</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli aeromobili dovranno accedere alla RWY 36 utilizzando esclusivamente la TWY T - la TWY J non è utilizzabile - la Holding Bay RWY 36 non è utilizzabile <p>c) L'assistenza del follow-me sarà fornita su richiesta del pilota e, in caso di RVR STOP END RWY 36 inferiore a 150 m, è obbligatorio liberare la pista dalla TWY G allo stand assegnato</p> <p>d) Obblighi di riporto</p> <p>In condizioni di visibilità ridotta tutti i piloti devono riportare a Linate TWR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - raggiunto le RHP/IHP, qualora non diversamente istruiti dalla TWR; - la pista libera non appena liberata l'area sensibile dell'ILS identificata dalla fine dell'alternanza di luci verdi/gialle delle luci asse TWY; - raggiunto lo stand assegnato. <p>6) Contingencies</p> <p>Sistema avanzato per il controllo della movimentazione al suolo (A-SMGCS) fuori servizio:</p> <p>Qualora le condizioni siano tali da non permettere alla TWR il monitoraggio visivo di tutta o parte dell'area di manovra, è consentito un solo movimento per volta.</p> <p>7) Avaria radio in area di manovra</p> <p>Vedi tabella 20.8</p> | <p>- TWY J not available</p> <p>Aircraft shall report to the TWR when the ILS sensitive area has been vacated (identified by the end of the green/yellow colour coded TWY centreline lights) and when the assigned stand has been reached</p> <p>b) Departing aircraft</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft shall enter RWY 36 via TWY T only - TWY J not available - Holding Bay RWY 36 not available <p>c) The follow-me assistance will be provided on pilot's request and, if RVR RWY 36 STOP END point is less than 150 m, it is mandatory vacating the runway from TWY G to the assigned stand</p> <p>d) Mandatory reports</p> <p>In reduced visibility conditions all pilots shall report to Linate TWR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - reaching RHP/IHP, unless otherwise instructed by TWR; - when ILS sensitive area has been vacated as identified by the end of the green/yellow colour coded TWY centerline lights; - reaching the stand. <p>6) Contingencies</p> <p>Aerodrome Surface Movement Ground Control System (A-SMGCS) out of service:</p> <p>Whenever conditions are such that all or part of the manoeuvring area cannot be visually monitored from the TWR, only one aircraft movement at a time is allowed.</p> <p>7) Radio failure on manoeuvring area</p> <p>See table 20.8</p> |
| <p>5 Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario</p> <p>Per assicurare l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario:</p> <p>1) AEROMOBILI IN PARTENZA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Per quanto possibile, i controlli pre-volo saranno effettuati prima dell'allineamento; eventuali controlli successivi saranno completati il più velocemente possibile. - Gli aeromobili in partenza dovranno ottemperare all'istruzione dell'ATC di allineamento senza ritardo. - La corsa di decollo dovrà iniziare non appena ricevuta l'autorizzazione al decollo. Se impossibilitati ad eseguire tale operazione, i piloti dovranno informare Linate TWR prima dell'allineamento. <p>2) AEROMOBILI IN ARRIVO: liberando la pista, gli aeromobili non dovranno fermarsi prima di aver passato la segnaletica del punto attesa. Gli aeromobili ad elica e turbo elica libereranno, possibilmente, la RWY via TWY K se diretti al piazzale ovest.</p> | <p>Special operational practice for minimum RWY occupancy</p> <p>In order to guarantee minimum runway occupancy:</p> <p>1) DEPARTING AIRCRAFT:</p> <ul style="list-style-type: none"> - As far as possible, pre-flight checks shall be completed before line-up; other checks after line-up shall be carried out as quickly as possible. - Departing aircraft shall comply with ATC clearance to line-up without any delay. - Take-off run shall start immediately after take-off clearance. If unable to comply, pilots shall inform Linate TWR prior to lining-up. <p>2) ARRIVING AIRCRAFT: after vacating RWY, aircraft shall not stop before having passed the holding line signal. Propeller and turbo propeller engine aircraft shall vacate the RWY, as far as possible, via TWY K if bound to West apron.</p> |
| <p>6 Restrizioni locali ai voli</p> <p>1) I piani di volo di partenze di aeromobili dell'aviazione generale non vengono accettati via telefono dall'ufficio traffico della Società SEA Prime.</p> <p>2) Dirottamenti a Linate (Disposizione NR 780 del 22 marzo 1999).</p> <p>Dirottamenti a Linate permessi alle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle 0501 alle 0800 (0401-0700), nessun dirottamento accettato b) dalle 0801 alle 1600 (0701-1500), max 5 dirottamenti all'ora per l'aviazione commerciale c) dalle 1601 alle 2300 (1501-2200), max 2 dirottamenti all'ora per l'aviazione commerciale d) dalle 2301 alle 0500 (2201-0400), consentito un solo dirottamento. <p>3) Traffico aereo ammesso: Aviazione Generale e aerotaxi secondo eventuali limitazioni pubblicate.</p> <p>4) Solo in caso di contingency procedure di rullaggio/attraversamento pista (RWY 18/36 e 17/35):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) agli aeromobili ai quali è richiesto di attraversare la pista attiva o rullare sulla stessa, il Controllore GND fornirà istruzioni che includeranno come limite dell'autorizzazione una posizione d'attesa di pista, sulla quale l'aeromobile dovrà mantenere posizione b) raggiunta tale posizione d'attesa come specificato nelle istruzioni al rullaggio, gli aeromobili verranno istruiti a cambiare frequenza su quella del Controllore di TWR c) dopo aver attraversato la pista ed aver riportato "pista libera" al Controllore di TWR, gli aeromobili verranno istruiti a tornare sulla frequenza del Controllore GND per ulteriore istruzioni, in mancanza delle quali è essenziale che l'aeromobile non proceda oltre la prima posizione libera dalla pista. d) tale restrizione non si applica ai traffici militari e voli di Stato se diretti all'area militare <p>5) Sistema di Multilaterazione (MLAT)</p> <p>L'aeroporto di Milano Linate è dotato di un sistema avanzato per il controllo della movimentazione al suolo (A-SMGCS) che consente agli aeromobili di essere monitorati dall'ATC in area di movimento H24 ed in ogni condizione meteorologica; i piloti devono utilizzare il loro transponder in accordo a quanto riportato in AIP Italia ENR 1.6</p> | <p>Local flight restrictions</p> <p>1) FPLs for General Aviation departing ACFT are not accepted over the phone by SEA Prime traffic office.</p> <p>2) Diversion to Linate (CAA provision NR 780 dated 22 March 1999).</p> <p>Diversion to Linate allowed with following conditions:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) from 0501 to 0800 (0401-0700), no diversion accepted b) from 0801 to 1600 (0701-1500), max 5 diversions per hour of commercial aviation c) from 1601 to 2300 (1501-2200), max 2 diversions per hour of commercial aviation d) from 2301 to 0500 (2201-0400), only one flight diverted allowed. <p>3) Air traffic allowed: General Aviation and air taxi, according to published limitations, if any.</p> <p>4) Only in case of contingency RWY crossing/taxiing procedures (RWY 18/36 and 17/35):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ACFT which is required to cross or to taxi on active RWY will be issued instructions by the GND Controller, which will include a RWY holding position as a clearance limit, in which the ACFT will be required to hold short of the active RWY b) when reaching the clearance limit specified in the taxiing instructions, the ACFT will be instructed to change frequency to that of the TWR Controller c) after crossing the RWY and having reported "RWY vacated" to the TWR Controller, ACFT will be instructed to revert to the GND Controller frequency for further clearance. In the absence of further clearance it is essential that the ACFT does not proceed beyond the first position cleared of the RWY. d) Military and State flights not affected if direct on military area <p>5) Multilateration System (MLAT)</p> <p>Milano Linate airport is equipped with Advanced Surface Movement Ground Control System (A-SMGCS) enabling aircraft to be tracked by ATC over the movement area H24 and in all weather conditions; pilots shall operate their transponder according to AIP Italia ENR 1.6</p> |

| | |
|--|---|
| <p>7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale</p> <p>1) Con orario 0630-2100 (0530-2000) il Traffico Generale IFR è ammesso solo se in grado di mantenere una velocità di atterraggio di 120 kts.</p> <p>2) E' fatto obbligo agli aeromobili dell'Aviazione Generale di indicare, nella casella 18 del FPL, il servizio handling scelto per l'assistenza (a: Signature Flight Support, b: Sky Services, c: Universal Aviation Italy, d: Argos VIP Private Handling).</p> <p>3) Piazzale Ovest Gli aeromobili dell'Aviazione Generale in atterraggio a Linate dovranno contattare il Coordinamento di piazzale Ovest (frequenza 131.775 Mhz, Tel: +39 02 74854510-1 - fax +39 02 74854968) per comunicare l'handler prescelto, al fine di notificare l'aeroporto di provenienza prima di spegnere i motori:</p> <p>a) Signature Flight Support</p> <ul style="list-style-type: none"> - Orario di servizio: 0500-2200 (0400-2100) - Orario del servizio rifornimento (Jet A1): 0500-2100 (0400-2000) - Per orari diversi è richiesto un preavviso di 8 ore - FREQ 131.410 MHz - Tel: +39 02 74854804 - Fax: +39 02 74854803 - E-mail: LIN@signatureflight.it <p>b) Sky Services</p> <ul style="list-style-type: none"> - Orario di servizio: 0600-2100 (0500-2000), H24 O/R - FREQ 131.900 MHz - Tel: +39 02 70208179, +39 02 70210266, +39 02 89919298 - cellulare +39 333 4799398 - Fax: +39 02 70208383 - E-mail: lin@skyservices.it - Sito web: www.skyservices.it <p>c) Universal Aviation Italy</p> <ul style="list-style-type: none"> - Orario di servizio: 0500-2100 (0400-2000), H24 O/R - FREQ 131.555 MHz - Tel: +39 02 70200687 - Fax: +39 02 70200406 - E-mail: lin@universalaviation.aero <p>d) Argos VIP Private Handling</p> <ul style="list-style-type: none"> - Orario di servizio: 0730-1930 (0630-1830) - FREQ 131.475 MHz - Tel e fax: +39 02 70208071 - cellulare: +39 3484345326 - E-mail: ops@argosvph.com <p>4) Servizio Marshalling H24</p> <p>5) L'attività addestrativa dell'Aviazione Generale è consentita esclusivamente con orario 0900-1600 (0800-1500) come segue:</p> <p>a) avvicinamenti in IFR subordinati ai voli di linea</p> <p>b) è consentito un solo avvicinamento strumentale per FPL</p> <p>c) non è consentito il Touch and go (TGL) per RWY 18/36 e RWY 17/35.</p> | <p>Provisions for general aviation aircraft</p> <p>1) From 0630-2100 (0530-2000) IFR General Aviation is allowed only if able to comply with indicated final approach speed 120 kts.</p> <p>2) General Aviation flights are requested to indicate the handler chosen for assistance in item 18 of the FPL (a: Signature Flight Support, b: Sky Services, c: Universal Aviation Italy, d: Argos VIP Private Handling).</p> <p>3) West Apron General Aviation ACFT landing to Milano Linate shall contact the West Apron Coordination (frequency 131.775 Mhz, Tel: +39 02 74854510-1 - fax +39 02 74854968) to communicate the handler chosen so as to notify the aerodrome of departure before shutting the engine down:</p> <p>a) Signature Flight Support</p> <ul style="list-style-type: none"> - Service hours: 0500-2200 (0400-2100) - Service refuelling hours (Jet A1) : 0500-2100 (0400-2000) - Different hours PPN 8 hours - FREQ 131.410 MHz - Tel: +39 02 74854804 - Fax: +39 02 74854803 - E-mail: LIN@signatureflight.it <p>b) Sky Services</p> <ul style="list-style-type: none"> - Service hours: 0600-2100 (0500-2000), H24 O/R - FREQ 131.900 MHz - Tel: +39 02 70208179, +39 02 70210266, +39 02 89919298 - mobile phone +39 333 4799398 - Fax: +39 02 70208383 - E-mail: lin@skyservices.it - Web site: www.skyservices.it <p>c) Universal Aviation Italy</p> <ul style="list-style-type: none"> - Service hours: 0500-2100 (0400-2000), H24 O/R - FREQ 131.555 MHz - Tel: +39 02 70200687 - Fax: +39 02 70200406 - E-mail: lin@universalaviation.aero <p>d) Argos VIP Private Handling</p> <ul style="list-style-type: none"> - Service hours: 0730-1930 (0630-1830) - FREQ 131.475 MHz - Tel and fax: +39 02 70208071 - mobile phone: +39 3484345326 - E-mail: ops@argosvph.com <p>4) Marshalling Service H24</p> <p>5) General Aviation training activity is only permitted HR 0900-1600 (0800-1500) as follows:</p> <p>a) IFR approach subject to scheduled flights</p> <p>b) only one instrument approach per FPL is allowed</p> <p>c) touch and go (TGL) RWY 18/36 and RWY 17/35 is not allowed.</p> |
| <p>8 Avaria radio sull'area di manovra</p> <p>Ogniquale volta un aeromobile o un veicolo che opera nell'area di manovra riscontra un'avaria delle comunicazioni, dovrà attenersi a quanto segue:</p> <p><u>Aeromobili in partenza:</u> continueranno rigorosamente sul percorso assegnato fino al limite dell'autorizzazione ricevuta in attesa dell'arrivo del follow-me per il rientro al parcheggio</p> <p><u>Aeromobili in arrivo:</u> dovranno liberare la pista e l'area sensibile ILS attraverso l'appropriata TWY e aspettare sul suo primo segmento l'arrivo del follow-me per essere guidati al parcheggio</p> | <p>Radio failure on manoeuvring area</p> <p>Whenever an aircraft operating in the manoeuvring area experiences a communication failure, it shall comply with the following:</p> <p><u>Departing aircraft:</u> shall continue strictly on the assigned taxi route to the clearance limit and wait for the arrival of the follow-me vehicle in order to be guided back to the stand</p> <p><u>Arriving aircraft:</u> shall vacate the runway and the ILS sensitive area via the appropriate TWY and wait on its first segment for the arrival of the follow-me vehicle in order to be guided to the stand</p> |

21 PROCEDURE ANTIRUMORE**NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

| | |
|--|--|
| <p>1 Generalità</p> <p>Oltre a quanto riportato nella presente tabella, si rimanda alla descrizione delle procedure di INITIAL CLIMB, SID e STAR ed alla sezione ENR 1.5 per la normativa generale.</p> <p>A causa dei requisiti della diminuzione del rumore, ai piloti è richiesto di aderire perfettamente alle procedure di salita iniziale sia sul piano orizzontale che verticale entro i limiti delle prestazioni degli aeromobili (disposizione DGAC n° 41/8786/A.O.)</p> | <p>General</p> <p>In addition to what hereafter is stated see also the description of INITIAL CLIMB, SID and STAR procedures and ENR 1.5 for general provisions.</p> <p>Because of noise abatement requirements pilots are requested to strictly adhere to initial climb procedures both on horizontal and vertical plane within the limits of ACFT performance criteria (provision of CAA n° 41/8786/A.O.)</p> |
|--|--|

| | |
|--|--|
| 2 Uso delle piste In accordo al provvedimento ENAC 0003504/OML del 05/09/2008, i decolli per pista 18 sono permessi nei soli casi in cui le condizioni meteo o altri motivi di sicurezza non consentano il decollo dalla pista preferenziale 36 | Use of RWY According to ENAC provision 0003504/OML dated 05/09/2008, take-off operations from RWY 18 are permitted only when meteo conditions or safety reasons do not allow the use of the preferential RWY 36 |
| 3 Restrizioni al suolo Ordinanza della DCA Linate NR 23/2004 Le misure di protezione ambientale che seguono devono essere rispettate dagli aeromobili utilizzati nei servizi di trasporto aereo o da quelli con peso massimo al decollo superiore a 5700 kg o con più di nove posti passeggeri: 1) APU L'accensione dell'APU (Auxiliary Power Unit) è consentita solo 30 minuti prima della partenza e 15 minuti dopo l'arrivo. Nelle piazzole parcheggio 1-5 l'utilizzo dell'APU è consentito solo per un periodo non superiore ai 15 minuti 2) Prove Motori Prove motori al massimo della potenza non sono consentite tra le 2100 e le 0400 (2000-0300) fatta eccezione per gli aeromobili che debbano essere utilizzati immediatamente (Ordinanza ENAC Direzione d'Aeroporto 05/2015 del 15-06-2015) | Ground restrictions Linate Airport Civil Aviation Authority ordinance NR 23/2004 The following environmental protection measures must be applied by aircraft used for air transportation services or of maximum take off weight above 5700 kg or over 9 passenger seats: 1) APU APU (Auxiliary Power Unit) is allowed only 30 minutes before departure and 15 minutes after arrival. At parking docks 1-5 the use of APU is allowed only for a maximum time of 15 minutes 2) Engine run ups Engine run-ups at high power not permitted between 2100 and 0400 (2000-0300) except for aircraft to be used immediately (Provision of Local CAA 05/2015 dated 15-06-2015) |
| 4 Attività addestrativa NIL | Training activity NIL |

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

| | |
|--|--|
| 1 GENERALITA' L'ingresso nell'ATZ di Milano/Linate non è consentito agli apparecchi VDS e VDS avanzati. | GENERAL Ultra light machines and Advanced ultra light machines are not allowed to enter Milano/Linate ATZ. |
| 2 PROCEDURE PER I VOLI IFR 2.1 Informazioni generali 1) Procedure in caso di indisponibilità del VOR "SRN" In caso di indisponibilità del VOR SRN tutti i valori delle radiali riferiti al VOR SRN pubblicati per SID, STAR e IAC possono intendersi come rilevamenti di pari valore riferiti a SRN NDB 2) Procedure in caso di indisponibilità del VOR "TZO" In caso di indisponibilità del VOR TZO tutti i valori delle radiali riferiti al VOR TZO pubblicati per SID, STAR e IAC possono intendersi come rilevamenti di pari valore riferiti a TZO NDB 2.2 Arrivi 1) Procedure di entrata Descrizione delle LINK ROUTES e delle STAR: vedere tabella 24 Rotte diverse potranno essere assegnate da Milano ACC in funzione delle esigenze di traffico 2) Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento Vedere tabella 24 NOTE (1) Al fine di migliorare la gestione del traffico in partenza ed in arrivo da e per l'aeroporto di Milano/Linate, si richiede a tutto il traffico in arrivo di fornire a Linate TWR, al primo contatto radio, la distanza in finale 3) Controllo delle velocità Vedere ENR 2.1.1.1 4) Procedure di radio-avaria In caso di avaria radio, la radioassistenza designata per l'avvicinamento è quella associata alla STAR 2.3 Partenze 1) Informazioni generali Per ridurre il carico delle comunicazioni, l'orario di decollo verrà fornito solo su richiesta del pilota. 2) Procedure per la messa in moto NIL 3) Procedure di uscita a) Procedure di salita iniziale e SIDs RWY 18/36: vedere tabella 24 b) Segmenti di transizione RWY 18/36: vedere tabella 24 c) A condizione che il servizio radar APP sia disponibile a Milano ACC, la separazione minima di un minuto verrà applicata tra aeromobili che partono in sequenza con simili performance di velocità. Sono fatte salve le prescrizioni relative alla separazione da applicare in caso di turbolenza di scia 4) Controllo delle velocità Vedere ENR 2.1.1.1 | PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS General information 1) Procedure in case of "SRN" VOR unavailability During SRN VOR unavailability all radial values referred to SRN VOR published for SID, STAR and IAC can be intended as bearings referred to SRN NDB of the same value 2) Procedure in case of "TZO" VOR unavailability During TZO VOR unavailability all radial values referred to TZO VOR published for SID, STAR and IAC can be intended as bearings referred to TZO NDB of the same value Arrivals 1) Entry procedures LINK ROUTES and STAR description: see table 24 Other routes may be assigned by Milano ACC according to traffic requirements 2) Holding/approach/missed approach procedures See table 24 REMARKS (1) To improve the overall management of arriving/departing traffic to/from Milano/Linate aerodrome, all arriving traffic is requested to provide Linate TWR with indication of distance on final at first contact 3) Speed control See ENR 2.1.1.1 4) Radio-failure In the event of radio failure, the radio aid designated for approach procedure is the radio aid associated with the STAR Departures 1) General information To reduce communication work load, take-off time will not be given unless on pilot's request. 2) Start-up procedures NIL 3) Exit procedures a) Initial climb procedures and SIDs RWY 18/36: see table 24 b) Transition segments RWY 18/36: see table 24 c) Provided that APP radar service is available at Milano ACC, one minute minimum separation will be applied between successive departing aircraft having similar speed performances. The prescriptions regarding separation in case of wake turbulence are preserved. 4) Speed control See ENR 2.1.1.1 |
| 3 PROCEDURE DI Sorveglianza 3.1 Informazioni generali NIL 3.2 Caratteristiche operative 1) Uso dei sistemi di sorveglianza nel Servizio di Controllo di Aeroporto Il Servizio di Controllo di Aeroporto viene fornito con l'ausilio del radar, in accordo alla regolamentazione pubblicata in AIP - ENR 1.6 | SURVEILLANCE PROCEDURES General information NIL Operational characteristics 1) Use of surveillance systems 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>2) Usa dei sistemi di sorveglianza per i movimenti di superficie Il servizio di sorveglianza per i movimenti di superficie è fornito in accordo alla specifica regolamentazione pubblicata in AIP - ENR 1.6. Le funzioni sono espletate da Linate TWR sulle relative frequenze (vedi AD 2, tabella 18)</p> <p>3.3 Caratteristiche tecniche NIL</p> <p>3.4 Radar avaria NIL</p> | <p>2) Use of surveillance systems for surface movements Surveillance service for surface movements is provided according to regulation published in AIP - ENR 1.6 Functions are provided by Linate TWR on relevant frequencies (see AD 2, table 18)</p> <p>Technical characteristics NIL</p> <p>Radar failure NIL</p> |
| <p>4 PROCEDURE PER I VOLI VFR</p> <p>4.1 Informazioni generali</p> <p>1) Usa delle piste e dell'area di atterraggio elicotteri (FATO)</p> <p>a) Giornalmente in fascia 0501-0900 (0401-0800), 1101-1400 (1001-1300) e 1601-2200 (1501-2100) non è consentito l'atterraggio e il decollo di aeromobili ad ala fissa. Non sono interessati: voli militari, di Stato, umanitari e ambulanza</p> <p>b) Non è consentito l'atterraggio per RWY 17</p> <p>c) Non sono consentite operazioni simultanee IFR-IFR, IFR-SVFR e SVFR-SVFR sulle due piste o su una o entrambe le piste e la FATO</p> <p>d) RWY 17/35 e FATO 18/36: A meno di specifica diversa autorizzazione ATC, atterraggi, decolli e sorvoli non dovranno, in nessun caso, interessare la zona ad est del prolungamento asse pista; le operazioni connesse, se svolte a sud della pista, dovranno svolgersi all'interno del settore occidentale delimitato dall'intersezione fra il prolungamento asse RWY 17/35 ed il trasverso testata RWY 36</p> <p>e) Non è consentito l'atterraggio di elicotteri muniti di pattino non provvisti di ruote a bordo a causa di stands per elicotteri limitati. I voli militari, di stato e ospedale non sono interessati</p> <p>2) Turbolenza di scia Ai fini dell'adozione delle necessarie cautele per turbolenza di scia, tenendo presente che gli assi delle due piste distano 580 m, nel caso di operazioni simultanee IFR-VFR e VFR-VFR sulle due piste o su una o entrambe le piste e la FATO, in cui un aeromobile ne segua un altro di categoria di turbolenza di scia superiore, l'ATC applicherà le seguenti separazioni:</p> <p>a) 3 minuti - partenze RWY 35/FATO 36 dopo partenze RWY 36</p> <p>b) 2 minuti - altre partenze nella stessa direzione - arrivi successivi a bassi passaggi o mancati avvicinamenti in opposta direzione - partenze RWY 36 e arrivi RWY 35/FATO 36</p> <p>Nei casi seguenti sarà responsabilità del pilota mantenere l'adeguata separazione da un aeromobile di categoria superiore che lo precede, mentre l'ATC si limiterà ad emettere avvisi di cautela per turbolenza di scia:</p> <p>a) atterraggi simultanei nella stessa direzione b) partenze RWY 18 e arrivi FATO 18 c) arrivi RWY 18 e partenze FATO 18</p> <p>Le disposizioni contenute nel presente paragrafo sono riassunte nella tabella seguente.</p> <p>NOTA Si ricorda agli utenti della RWY 17/35 e della FATO che sull'adiacente RWY 18/36 si svolgono normalmente operazioni strumentali ad alta intensità, con forte presenza di traffico di categoria MEDIUM e possibile presenza di traffico di categoria HEAVY.</p> | <p>4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS</p> <p>4.1 General information</p> <p>1) Use of runways and helicopter landing area (FATO)</p> <p>a) Daily HR 0501-0900 (0401-0800), 1101-1400 (1001-1300) and 1601-2200 (1501-2100) landing and take-off not allowed to fixed wing aircraft. Traffic not affected: military, State, humanitarian and hospital flights</p> <p>b) Landing on RWY 17 is prohibited</p> <p>c) Simultaneous IFR-IFR, IFR-SVFR and SVFR-SVFR operations involving the two runways or one or both the runways and the FATO are not allowed</p> <p>d) RWY 17/35 and FATO 18/36: Unless otherwise specifically cleared by ATC, arrivals, departures and overflights shall never involve the area east of the extended centerline of the runway; related operations, if performed south of the runway, shall be conducted within the western sector defined by the intersection of the extended centerline of RWY 17/35 with the abeam of the head of RWY 36</p> <p>e) Landing not allowed to skid-equipped helicopters unprovided with wheels on board due to limited helicopter stands. Military, state, hospital flights not affected</p> <p>2) Wake turbulence In order to adopt all due cautions for wake turbulence, being the distance between the runway centerlines 580 m, in the event of simultaneous IFR-VFR and VFR-VFR operations from the two runways or from one or both the runways and the FATO, should an aircraft follow another aircraft of a heavier wake turbulence category, ATC shall apply the following separation minima:</p> <p>a) 3 minutes - departures RWY 35/FATO 36 after departures RWY 36</p> <p>b) 2 minutes - other departures in the same direction - arrivals after a low pass or missed approach in the opposite direction - departures RWY 36 and arrivals RWY 35/FATO 36</p> <p>In the following cases the pilot shall be responsible for ensuring proper spacing from a preceding aircraft of a heavier category, while ATC shall only issue a caution of possible wake turbulence:</p> <p>a) simultaneous landings in the same direction b) departures RWY 18 and arrivals FATO 18 c) arrivals RWY 18 and departures FATO 18</p> <p>The provision included in this paragraph are reassumed in the following table.</p> <p>REMARK Users of RWY 17/35 and of FATO are reminded that high intensity instrument operations usually take place on the adjacent RWY 18/36, mostly involving MEDIUM and possibly HEAVY aircraft.</p> |

TABELLA TURBOLENZA DI SCIA
 WAKE TURBOLENCE TABLE

| RWY 36 | RWY 35 / FATO 36 | ATC |
|---|-----------------------------|----------------|
| DEP | DEP | SEPARATION |
| | ARR | SEPARATION |
| ARR | DEP | not applicable |
| | ARR | WARNING |
| RWY 18 | RWY 17 / FATO 18 | ATC |
| DEP | DEP | SEPARATION |
| | ARR* | WARNING |
| ARR | DEP | WARNING |
| | ARR* | WARNING |
| Note/Remarks | *solo FATO 18 /FATO 18 only | |
| L'ATC applicherà una separazione di 2 minuti nel caso di arrivi successivi a bassi passaggi o mancati avvicinamenti in opposta direzione ATC shall apply 2 minutes separation in case of arrivals after a low pass or missed approach in the case opposite direction | | |

| | |
|--|---|
| <p>4.2 Attività di circuito</p> <p>1) Circuiti di traffico:</p> <p>a) RWY 18/36: sempre ad Est della pista</p> <p>b) RWY 17/35: sempre ad Ovest della pista non oltre la tangenziale</p> <p>c) FATO 18/36: sempre ad Ovest dell'area elicotteri, non oltre la tangenziale</p> <p>I voli VFR in arrivo/partenza da/verso ovest sono tenuti a seguire rigorosamente le rotte di arrivo/partenza (vedi sotto 4.3 and 4.4) a causa della presenza di ostacolo identificato con il n. OSS1379 – Obstacle Chart Type B – ENAV.</p> <p>4.3 Arrivi</p> <p>A meno di diversa istruzione da parte dell'ATC le operazioni per l'aeroporto di Milano/Linate devono svolgersi con le modalità di seguito indicate</p> <p>1) Punti di entrata e rotte di arrivo</p> <p>a) Punti di Entrata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Da Ovest: punto ROZZANO (MLW1) - Da Est: punto SPINO D'ADDA (MLE1) <p>b) Rotte di Arrivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dal punto ROZZANO (MLW1) verso il punto ROGOREDO (MLW2) - Dal punto SPINO D'ADDA (MLE1) verso il punto IDROSCALO (MLE2) <p>NOTA</p> <p>Il circuito ad ovest, per i voli provenienti dal segmento ROZZANO (MLW1) - ROGOREDO (MLW2) in atterraggio per RWY 35, RWY 36 e FATO 36, è un circuito modificato composto dai soli tratti base sinistra e finale</p> <p>4.4 Partenze</p> <p>A meno di diversa istruzione da parte dell'ATC le operazioni dall'aeroporto di Milano/Linate devono svolgersi con le modalità di seguito indicate</p> <p>1) Punti di uscita e rotte di partenza</p> <p>a) Decollo da RWY 35, RWY 36 e FATO: virata a sinistra, sottovento volando ad Est della Tangenziale, rotta verso ROGOREDO (MLW2) e quindi verso ROZZANO (MLW1) (punto di uscita). Solo su specifica autorizzazione della TWR virata a destra e rotta verso IDROSCALO (MLE2) e quindi SPINO D'ADDA (MLE1) (punto di uscita)</p> <p>b) Decollo da RWY 18, RWY 17 e FATO: virata verso destra in direzione di ROGOREDO (MLW2) e quindi alla volta di ROZZANO (MLW1) (punto di uscita). Solo su specifica autorizzazione della TWR virata a sinistra e rotta verso IDROSCALO (MLE2) e quindi SPINO D'ADDA (MLE1) (punto di uscita)</p> <p>4.5 Sorvoli</p> <p>NIL</p> <p>4.6 VFR Speciale</p> <p>Agli aeromobili ad ala fissa non sono consentite operazioni di atterraggio, decollo e circuito di traffico in VFR speciale, ad eccezione degli aeromobili militari e di Stato limitatamente al decollo ed atterraggio.</p> <p>4.7 VFR notturno</p> <p>Circuito di traffico con velivoli: RWY 36 a destra, RWY 18 a sinistra.</p> <p>VFR/N con velivoli consentito in accordo a quanto riportato in ENR 1.2 e solo con orario 2200-0500 (2100-0400) a causa di intenso traffico IFR, eccetto che per aeromobili militari o di Stato limitatamente al decollo ed atterraggio</p> <p>4.8 Attività addestrativa</p> <p>NIL</p> | <p>Circuit activity</p> <p>1) Traffic circuit:</p> <p>a) RWY 18/36: always East of RWY</p> <p>b) RWY 17/35: always West of RWY not beyond the ring road</p> <p>c) FATO 18/36: always West of helicopter area, not beyond the ring road</p> <p>VFR flights arriving/departing from/to west side are requested to strictly adhere to arriving/departing routing (see below 4.3 and 4.4) due to presence of an obstacle - identification number OSS1379 – Obstacle Chart Type B – ENAV.</p> <p>Arrivals</p> <p>Unless otherwise instructed by ATC, operations to Milano/Linate airport must be carried out as hereafter specified</p> <p>1) Entry points and arrival routes</p> <p>a) Entry points:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Westside: ROZZANO (MLW1) point - Eastside: SPINO D'ADDA (MLE1) point <p>b) Arrival Routes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - From ROZZANO (MLW1) point bound to ROGOREDO (MLW2) - From SPINO D'ADDA (MLE1) point bound to IDROSCALO (MLE2) <p>REMARK</p> <p>The western circuit, for flights inbound from ROZZANO (MLW1) - ROGOREDO (MLW2) stretch intending to land on RWY 35, RWY 36 and on FATO 36, is a modified circuit comprising a left base and final leg only</p> <p>Departures</p> <p>Unless otherwise instructed by ATC, operations from Milano/Linate airport must be carried out as hereafter specified</p> <p>1) Departing routing</p> <p>a) Take off from RWY 35, RWY 36 and FATO: left turn, downwind flying East of the Tangenziale (ring road), to ROGOREDO (MLW2) point then bound to ROZZANO (MLW1) point (exit point). Only under specific TWR clearance right turn to IDROSCALO (MLE2) then bound to SPINO D'ADDA (MLE1) (exit point)</p> <p>b) Take off from RWY 18, RWY 17 and FATO: right turn to ROGOREDO (MLW2) then bound to ROZZANO (MLW1) (exit point). Only under specific TWR clearance left turn to IDROSCALO (MLE2) then bound to SPINO D'ADDA (MLE1) (exit point)</p> <p>Overflying</p> <p>NIL</p> <p>Special VFR</p> <p>Fixed wing special VFR not allowed for landing, take-off and traffic pattern operations, except for military and state aircraft limited to take off and landing.</p> <p>VFR/N</p> <p>Traffic pattern with aeroplanes: right side RWY 36, left side RWY 18.</p> <p>VFR/N with aeroplanes allowed according to ENR 1.2 and only from 2200 to 0500 (2100-0400) due to intense IFR traffic, except for military and state aircraft limited to take-off and landing</p> <p>Training activity</p> <p>NIL</p> |
|--|---|

| 23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE | ADDITIONAL INFORMATION |
|----------------------------|------------------------|
|----------------------------|------------------------|

| | |
|---|--|
| <p>1 OPERAZIONI DI DE-ICING</p> <p>Sull'aeroporto di Linate le operazioni di de-snowing e de-icing vengono eseguite sulle apposite aree dell'Apron Nord:</p> | <p>DE-ICING OPERATIONS</p> <p>At Linate airport de-icing and de-snowing operations take place at the following de-icing areas of Apron North:</p> |
|---|--|

| AREE DE-ICING DE-SNOWING/DE-ICING DE-SNOWING AREAS | POSIZIONI/POSITIONS Vedi/See AD 2 LIML 2-7 | NOTE/REMARKS |
|--|--|--|
| DE-ICING AREA | Piazzola/Stand 73, 75, 76 | Aeromobili con massima apertura alare 36 m/Aircraft max wing-span 36 m |
| | Piazzola/Stand 74 | Aeromobili con massima apertura alare 48 m/Aircraft max wing-span 48 m |

| | |
|--|--|
| <p>Fornitore del servizio de-icing: SEA</p> <p>Sistema de-icing: adatto a tutti i tipi di aeromobili</p> <p>Liquidi: acqua calda e fluido de-icing Tipo II (percentuali di miscelazione 50, 75, 100%)</p> <p>Operazioni di de-icing: H24</p> <p>Il tempo minimo standard di rullaggio potrebbe aumentare in relazione alle condizioni meteorologiche.</p> <p>1.1 Responsabilità</p> | <p>De-icing provider: SEA</p> <p>De-icing facilities: all type of aircraft</p> <p>Liquid types: hot water and Type II de-icing fluid (mixing percentages 50, 75, 100%)</p> <p>De-icing operations: H24</p> <p>Minimum standard taxiing time may increase in accordance to weather conditions.</p> <p>Responsibility</p> |
|--|--|

| | | |
|---|---|---|
| <p>1.2 Procedure</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) L'esercente/comandante dell'aeromobile deve inoltrare richiesta al fornitore del servizio de-icing tramite la compagnia o il rampista che si occupa del volo con almeno 50 minuti di anticipo prima dell'EOBT. 2) Per i soli scopi che attengono alla organizzazione del servizio ground, in caso di precipitazione nevosa per tutti gli aeromobili saranno automaticamente previste le operazioni di de-icing/desnowing. Qualora il servizio non fosse necessario, il pilota dovrà darne comunicazione alla TWR e l'esercente o l'handler scelto dovrà comunicarlo all'operatore SEA preposto tel +39 02 74853469. 3) Non verranno accettate richieste durante il rullaggio 4) Allo start-up il pilota riporterà alla TWR di aver già concordato le modalità delle operazioni di de-icing. 5) Per la posizione di de-icing attendere le istruzioni della TWR via apron taxiway. 6) L'assistenza del follow-me è a richiesta del pilota. Durante le LVP il marshaller guiderà l'aeromobile alla posizione di de-icing. 7) Il pilota dovrà riportare alla TWR "pronto a muovere" solo dopo che le procedure di de-icing al suolo siano state completate. <p>1.3 Stato dei motori durante le operazioni</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Aeromobili bimotore: entrambi i motori al minimo. 2) Aeromobili a tre motori: coda spento, interni al minimo. 3) Aeromobili a quattro motori: esterni spenti, interni al minimo. 4) Aeromobili ad elica: spenti quando possibile. | <p>Tutte le operazioni di de-icing e de-snowing e le relative responsabilità sono conformi alle JAR OPS (Rif. Jar ops 1.345).</p> <p>All de-icing and de-snowing operations and related responsibilities are in compliance with JAR OPS (Ref. Jar ops 1.345).</p> <p>Procedures</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Aircraft operator/pilot of aircraft shall submit the request to the de-icing provider, through the company or the ramp agent attending the flight, at least 50 minutes before EOBT. 2) For purposes concerning ground service organization only, in case of snowfall all aircraft will be automatically booked for de-icing/de-snowing treatment. If treatment is not needed: pilot shall give communication to the control TWR and aircraft operator or selected handler shall give communication to SEA apron operator tel +39 02 74853469. 3) No request will be accepted during taxiing 4) Pilot, at start-up, will report to TWR to have already agreed upon de-icing operations. 5) For de-icing position expect TWR instructions to position via apron taxiway. 6) Follow-me car assistance on pilot's request. During LVP marshaller will guide the aircraft to the de-icing position. 7) Pilot in command shall report to TWR "ready to move" only after ground de-icing procedures have been completed. <p>Aircraft engines status during operations</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Twin engine aircraft: both on idle power. 2) Three engine aircraft: tail out, internal idle power. 3) Four engine aircraft: external out, internal idle power. 4) Propeller aircraft: propellers should be shut down when possible. | <p>All de-icing and de-snowing operations and related responsibilities are in compliance with JAR OPS (Ref. Jar ops 1.345).</p> <p>Procedures</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Aircraft operator/pilot of aircraft shall submit the request to the de-icing provider, through the company or the ramp agent attending the flight, at least 50 minutes before EOBT. 2) For purposes concerning ground service organization only, in case of snowfall all aircraft will be automatically booked for de-icing/de-snowing treatment. If treatment is not needed: pilot shall give communication to the control TWR and aircraft operator or selected handler shall give communication to SEA apron operator tel +39 02 74853469. 3) No request will be accepted during taxiing 4) Pilot, at start-up, will report to TWR to have already agreed upon de-icing operations. 5) For de-icing position expect TWR instructions to position via apron taxiway. 6) Follow-me car assistance on pilot's request. During LVP marshaller will guide the aircraft to the de-icing position. 7) Pilot in command shall report to TWR "ready to move" only after ground de-icing procedures have been completed. <p>Aircraft engines status during operations</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Twin engine aircraft: both on idle power. 2) Three engine aircraft: tail out, internal idle power. 3) Four engine aircraft: external out, internal idle power. 4) Propeller aircraft: propellers should be shut down when possible. |
| <p>2 OPERAZIONI CON ELICOTTERI</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) FATO (Final Approach And Take Off area) 18/36 disponibile per VFR, SVFR, VFR/N, SVFR/N (IFR esclusi) <ol style="list-style-type: none"> a) Non è consentito effettuare airtaxiing sull' Apron Nord b) Per motivi di sicurezza non è consentito effettuare airtaxiing sull' Apron Ovest eccetto che: <ul style="list-style-type: none"> - di giorno da posizione d'attesa intermedia K1 all'area di parcheggio GA2 e viceversa, con l'ausilio del follow-me o secondo le istruzioni del marshalling service - di notte solo da posizione d'attesa intermedia K1 all'area di parcheggio GA2 con l'ausilio del follow-me o secondo le istruzioni del marshalling service - di giorno e di notte da posizione d'attesa intermedia N1 all'area di parcheggio GA3 e viceversa, con l'ausilio del follow-me o secondo le istruzioni del marshalling service | <p>FATO (Final Approach And Take Off area) 18/36 disponibile per VFR, SVFR, VFR/N, SVFR/N (IFR esclusi)</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Non è consentito effettuare airtaxiing sull' Apron Nord b) Per motivi di sicurezza non è consentito effettuare airtaxiing sull' Apron Ovest eccetto che: <ul style="list-style-type: none"> - di giorno da posizione d'attesa intermedia K1 all'area di parcheggio GA2 e viceversa, con l'ausilio del follow-me o secondo le istruzioni del marshalling service - di notte solo da posizione d'attesa intermedia K1 all'area di parcheggio GA2 con l'ausilio del follow-me o secondo le istruzioni del marshalling service - di giorno e di notte da posizione d'attesa intermedia N1 all'area di parcheggio GA3 e viceversa, con l'ausilio del follow-me o secondo le istruzioni del marshalling service | <p>HELICOPTER OPERATIONS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) FATO (Final Approach And Take Off area) 18/36 available for VFR, SVFR, VFR/N, SVFR/N (IFR excluded) <ol style="list-style-type: none"> a) Airtaxiing not permitted on North Apron b) Due to safety reasons airtaxiing is not permitted on West Apron except: <ul style="list-style-type: none"> - by day from intermediate holding position K1 to parking area GA2 and viceversa, with follow-me or marshalling service instructions - by night from intermediate holding position K1 to parking area GA2 only, with follow-me or marshalling service instructions - by day and night from intermediate holding position N1 to parking area GA3 and viceversa, with follow-me or marshalling service instructions |
| <p>3 WILDLIFE HAZARD</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Concentrazione di volatili Presenza di volatili nell'area di manovra e nelle vicinanze come dettagliato nella tabella sottoriportata. Attività di monitoraggio/allontanamento in atto (Circolare ENAC APT 01-B). 2) Dissuasori presenti per allontanamento volatili: <ul style="list-style-type: none"> n. 1 Sistema di allontanamento acustico long range LR n. 1 Digital Bird Dispersal System Mod. Premier 1500 n. 2 Digital Bird Dispersal System portatile n. 1 Pistole a salve n. 1 Postazione di dissuasione acustica fissa denominata Space Master n. 1 Laser portatile n. 1 Stampo dinamico per allontanamento volatili n. 15 Cannoni acustici telecomandati | <p>Concentrazione di volatili Presenza di volatili nell'area di manovra e nelle vicinanze come dettagliato nella tabella sottoriportata. Attività di monitoraggio/allontanamento in atto (Circolare ENAC APT 01-B).</p> <ol style="list-style-type: none"> 2) Dissuasori presenti per allontanamento volatili: <ul style="list-style-type: none"> n. 1 Sistema di allontanamento acustico long range LR n. 1 Digital Bird Dispersal System Mod. Premier 1500 n. 2 Digital Bird Dispersal System portatile n. 1 Pistole a salve n. 1 Postazione di dissuasione acustica fissa denominata Space Master n. 1 Laser portatile n. 1 Stampo dinamico per allontanamento volatili n. 15 Cannoni acustici telecomandati | <p>WILDLIFE HAZARD</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Birds concentration Presence of birds on the manoeuvring area and surroundings as detailed in the table below. Birds monitoring/evacuation activities in force (Circolare ENAC APT 01-B). 2) Anti-birds deterrent means: <ul style="list-style-type: none"> n. 1 LRAD long range acoustic dispersal system n. 1 Digital Bird Dispersal System Mod. Premier 1500 n. 2 Portable Digital Bird Dispersal System n. 1 Blank pistols n. 1 Fixed dispersal equipment called Space Master n. 1 Portable laser n. 1 Dynamic mold for removing birds n. 15 Remote-controlled acoustic cannons |

| Specie Species | Periodo di presenza Period of presence | Ore di presenza Hours presence | Quota media di concentrazione dei volatili (FT) Average height of bird concentration (FT) | Grandezza stormi Flock size | Aree di maggiore rischio Areas with the greatest hazard | Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area |
|-------------------|---|-----------------------------------|--|--------------------------------|--|--|
|-------------------|---|-----------------------------------|--|--------------------------------|--|--|

| | | | | | | |
|--------------------------------------|---|------------------------|-------|------|--|---|
| Airone cenerino Grey heron | Tutto l'anno con maggior presenza MAR-MAY Whole year with an increased presence in MAR-MAY | 0600-1700 | 0-200 | 1-5 | Manto erboso e in volo Greensward and flying | Manto erboso ai lati della RWY prossimità J. Manto erboso ai lati della TWY T. Manto erboso vicino ai raccordi N e K. Greensward on both sides of RWY, near J. Greensward on both sides of TWY T. Greensward near to TWYs K and N. |
| Colombaccio Wood pigeon | Tutto l'anno con maggior presenza MAY e JUL-SEP Whole year with an increased presence in MAY and JUL-SEP | 0700-1600 | 0-300 | 1-10 | Manto erboso e in volo Greensward and flying | Manto erboso ai lati della RWY. Greensward on both sides of RWY. |
| Cornacchia grigia Crow | Tutto l'anno con maggior presenza JUL-SEP Whole year with an increased presence in JUL-SEP | 0600-1800 | 0-200 | 1-10 | Manto erboso e in volo Greensward and flying | Manto erboso ai lati della RWY da testata 36 a metà pista. Greensward on both sides of RWY from RWY 36 to mid RWY. |
| Gabbiano comune Black-headed gull | Tutto l'anno con maggior presenza JAN-MAR e SEP-NOV Whole year with an increased presence in JAN-MAR and SEP-NOV | 0600-0900 1500-1800 | 0-300 | 1-50 | In volo e aree pavimentate; coltivazioni e aree umide fuori sedime Flying and on paved areas; cultivated fields and wetlands near the aerodrome | Manto erboso ai lati della RWY da testata 18 a metà pista. Manto erboso vicino i raccordi N e K. Greensward on both sides of RWY from RWY 18 to mid RWY. Greensward near TWYs N and K. |
| Germano reale Mallard | Tutto l'anno con maggior presenza MAR-MAY e SEP-NOV Whole year with an increased presence in MAR-MAY and SEP-NOV | 0600-0800 1800-2000 | 0-300 | 1-5 | Prevalentemente in volo Mainly in flight | Prevalentemente in volo attraversando la pista tra la testata 36 e metà pista. Mainly in flight crossing RWY from head RWY 36 to mid RWY. |
| Gheppio Eurasian Kestrel | Tutto l'anno con maggior presenza APR-SEP Whole year with an increased presence in APR-SEP | 0600-2000 | 0-300 | 1-2 | Prevalentemente in volo Mainly in flight | Manto erboso ai lati della RWY da testata 36 a raccordo J. Manto erboso ai lati della TWY T. Greensward on both sides of RWY from head 36 to J. Greensward at both sides TWY T. |
| Piccione torraio Domestic Pigeon | Tutto l'anno con maggior presenza APR-SEP Whole year with an increased presence in APR-SEP | 1200-1500 | 0-300 | 1-50 | In volo e su aree non coltivate Flying and on uncultivated areas | Manto erboso ai lati della RWY prossimità TWY J. Manto erboso ai lati della TWY T. Manto erboso prossimo TWY K. Greensward on both sides of RWY, TWY J. Greensward on both sides of TWY T. Greensward on both sides of TWY K. |
| Poiana Buzzard | Tutto l'anno con maggior presenza AUG-OCT Whole year with an increased presence in AUG-OCT | 0800-1500 | 0-500 | 1-2 | Prevalentemente in volo Mainly flying | Manto erboso ai lati della RWY 18. Greensward on both sides of RWY 18. |

| | | | | | | |
|---------------------------|----------------------------|-----------|---------|------|---|--|
| Rondine Common swallow | APR-SEP | 0800-1400 | 0-300 | 1-50 | Prevalentemente in volo Mainly flying | Prevalentemente in volo attraverso RWY 36 e RWY 18. Mainly flying crossing RWY 36 and RWY 18. |
| Rondone Common swift | MAY-JUL | 0600-1100 | 100-500 | 1-50 | Manto erboso e in volo Greensward and flying | Prevalentemente in volo attraverso RWY tra testata 36 e metà pista. Mainly in flight crossing from RWY 36 to mid RWY. |
| Storno Starling | Tutto l'anno Whole year | 0700-1900 | 0-300 | 1-50 | Manto erboso e in volo Greensward and flying | Manto erboso ai lati della RWY 36 e della TWY T. Greensward on both sides of RWY 36 and at both sides TWY T. |

| | | | |
|----|--|----|---|
| 3) | Concentrazione di altra fauna selvatica Presenza di animali selvatici nell'area di manovra e nelle vicinanze come dettagliato nella tabella sottoriportata. Attività di monitoraggio/allontanamento in atto (Circolare ENAC APT 01-B). | 3) | Other wild fauna concentration Presence of wild animals on the manoeuvring area and surroundings as detailed in the table below. Monitoring/evacuation activities in force (Circolare ENAC APT 01-B). |
|----|--|----|---|

| Specie Species | Periodo di presenza Period of presence | Ore di presenza Hours presence | Numero di individui Number of individual | Aree di maggiore rischio Areas with the greatest hazard | Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area |
|-------------------|---|-----------------------------------|---|---|--|
| Lepre Hare | Tutto l'anno con maggior presenza MAR-SEP Whole year with an increased presence in MAR-SEP | 0500-0800 | 1-5 | Manto erboso e aree pavimentate Greensward and paved areas | Manto erboso ai lati della RWY da testata 18 a raccordo G. Greensward on both sides of RWY from head 18 to TWY G. |

| | |
|---|---|
| 4 ANOMALIA NEL CAMPO MAGNETICO TERRESTRE AL SUOLO | LOCAL ANOMALY IN THE EARTH MAGNETIC FIELD ON THE GROUND |
| 1) Una anomalia nel campo magnetico terrestre al suolo è stata riportata e misurata in prossimità del TDZ RWY 36. In questa area l'indicazione del nord magnetico può variare in modo considerevole ed influenzare gli equipaggiamenti di bordo. Alcuni problemi sono stati riportati da aeromobili MD80 equipaggiati con AHRS (Attitude Heading Reference System). | 1) A local anomaly in the earth magnetic field on the ground has been reported and measured in the area close to the TDZ RWY 36. In this area local magnetic North indication may vary considerably and affect onboard setting. Some problems have been reported by MD80 aircraft equipped with AHRS (Attitude Heading Reference System). |
| 5 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE SU PIAZZALE NORD | REFUELLING OPERATIONS ON NORTH APRON |
| Regole aggiuntive rispetto alle norme nazionali: 1) Le operazioni di rifornimento carburante sono vietate in caso di indisponibilità del Servizio Antincendio 2) Divieto, di qualsiasi rifornimento di carburante, o interruzione di quelli in corso in caso di temporale con scariche elettriche in corso sull'aeroporto e/o in caso di stato di pericolo dove è previsto lo schieramento dei mezzi dei Vigili del Fuoco per attivazione del Piano di Emergenza aeroportuale 3) Nel caso di un grande sversamento di carburante o di principio di incendio, il Comandante, o suo delegato, avvisa direttamente e tempestivamente il Duty Manager al tel +39 02 74853478, comunicando il numero della piazzola e il tipo di aeromobile 4) L'operatore aereo garantisce la supervisione delle operazioni di rifornimento mediante la presenza di proprio personale individuato quale responsabile del rifornimento (Vettore, come prescritto dalla Normativa italiana in vigore) | National regulation and additional prescriptions: 1) Refuelling operations not allowed if aerodrome Fire Fighting Service is not available 2) Refuelling not allowed during thunderstorm with lightning activity over the airport and/or in case Fire Brigade Service is activated for the Airport Emergency Plan 3) In case of great fuel spill or inception of fire, the Captain, or his delegate, immediately informs the Duty Manager calling tel +39 02 74853478, communicating stand number and aircraft type 4) The airline operator guarantees supervision of refuelling operations by the presence of its own staff, which is called "Refuelling Manager" (Carrier, as required by the Italian Regulation) |

| | |
|---|--|
| <p>5) Operazioni di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco:</p> <ul style="list-style-type: none"> - essenziale accordo preventivo tra Vettore e Gestore sottoscritto tramite apposita Check-List reperibile nel Manuale d'Aeroporto SEA - necessario, tramite vettori (con congruo anticipo) preventiva richiesta di autorizzazione tramite mail o telefono +39 02 74853468 di SEA Airport Operations Control Center, riportando l'elenco dei voli schedulati con tipologia di aeromobile - necessario che sia mantenuto, durante le operazioni di rifornimento e a cura del Responsabile del Rifornimento, il contatto radio tra la cabina di pilotaggio e la torre di controllo per eventuali attivazioni delle procedure di emergenza del Responsabile del Rifornimento e il contatto visivo tra il Responsabile del rifornimento e il personale dell'Handler rifornitore - in caso di impossibilità di contatto visivo, la predisposizione e verifica del contatto radio via headset per garantire che il personale in cockpit possa essere allertato dal personale sottobordo in caso si ravvisino situazioni di pericolo, sarà a cura del Responsabile del Rifornimento. | <p>5) Refuelling operations with passengers on board when embarking or disembarking:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carriers should have a previous agreement with the Airport Operator, by using a dedicated Check-List to be filled just one time (attachment found in SEA Airport Manual) - SEA Airport Operations Control Center is previously informed by phone or via e.mail if present), Carriers should transmit a list of scheduled flight and aircraft type (Phone +39 02 74853468) - during refuelling operations, the Refuelling Manager verifies that radio contact between the cockpit and control tower is maintained for possible activation of emergency procedures; he also verifies eye contact is maintained between the Refuelling Manager and Refuelling Handler personnel - if eye contact is not possible, the radio contact, via headset to ensure that cockpit personnel can be alerted in case of dangerous situations, will be verified by Refuelling Manager. |
|---|--|

| | |
|--|---|
| <p>6 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 | Descrizione | Riferimenti AIP | Numero | Description | AIP reference |
|---------------|---|------------------------------------|---------------|---|------------------------------------|
| DAAD.LIML.004 | <p>Un'area adiacente allo stand n.10 non risponde alla prescrizione di cui al punto (b): pendenza della pavimentazione in alcuni tratti intorno al 2%.</p> <p>Rif. CS ADR-DSN.E.360 – Slopes on apron</p> | NIL | DAAD.LIML.004 | <p>Area adjacent to stand n.10 doesn't meet the requirement of point (b): slope of the pavement in some sections around 2%.</p> <p>Ref. CS ADR-DSN.E.360 – Slopes on apron</p> | NIL |
| SC.LIML.002 | <p>La prima sezione della superficie di avvicinamento della pista 18 ha pendenza pari al 3,3% a causa degli ostacoli esterni. Inoltre le code di alcune tipologie di aeromobili parcheggiati negli stand compresi tra le apron taxiway A e B, interferiscono con la superficie di transizione.</p> <p>Rif. CS ADR-DSN.J.475 – Non-precision approach runways</p> | AOC TYPE B | SC.LIML.002 | <p>RWY 18 approach surface slope of the first section is 3.3% due to external obstacles. Tails of some aircraft types, parked in the stands between the apron taxiways A and B, interfere with the transition surface.</p> <p>Ref. CS ADR-DSN.J.475 – Non-precision approach runways</p> | AOC TYPE B |
| SC.LIML.003 | <p>La prima sezione della superficie di avvicinamento della pista 36 ha pendenza pari al 3.3% a causa degli ostacoli esterni. Inoltre le code di alcune tipologie di aeromobili parcheggiati agli stand compresi tra le apron taxiway A e B interferiscono con la superficie di transizione.</p> <p>Rif. CS ADR-DSN.J.480 – Precision approach runways</p> | AOC TYPE B | SC.LIML.003 | <p>RWY 36 approach surface slope of the first section is 3.3% due to external obstacles. Tails of some aircraft types, parked in the stands between the apron taxiways A and B, interfere with the transition surface.</p> <p>Ref. CS ADR-DSN.J.480 – Precision approach runways</p> | AOC TYPE B |
| SC.LIML.004 | <p>Le due piste, sebbene parallele, hanno denominazione differente (17/35 e 18/36, anziché 18R/36L e 18L/36R).</p> <p>Rif. CS ADR-DSN.L.525 – Runway designation marking</p> | AD 2 LIML 2-1 Aerodrome Chart ICAO | SC.LIML.004 | <p>Runways denomination, although parallels, are 17/35 and 18/36, instead of 18R/36L and 18L/36R.</p> <p>Ref. CS ADR-DSN.L.525 - Runway designation marking</p> | AD 2 LIML 2-1 Aerodrome Chart ICAO |
| SC.LIML.005 | <p>Le apron taxiway di codice D presentano distanze di separazione e larghezza di strip inferiori a quanto previsto dalla CS D.260 Tab. D-1 (11); pertanto, l'utilizzo dell'aeroporto è limitato a velivoli di codice D con massima apertura alare di 48 m.</p> <p>Rif. CS ADR-DSN.D.260 – Taxiway minimum separation distance CS ADR-DSN.D.315 – Width of taxiway strips</p> | AD 2 LIML 1-1 ITEM 2 box 8 | SC.LIML.005 | <p>Apron taxiways Code D have separation distances and strip width lower than what is foreseen by CS D.260 Tab. D-1 (11); therefore, the use of the airport is limited to Code D aircraft with maximum wingspan 48 m.</p> <p>Ref. CS ADR-DSN.D.260 – Taxiway minimum separation distance CS ADR-DSN.D.315 – Width of taxiway strips</p> | AD 2 LIML 1-1 ITEM 2 box 8 |

| | | | | | |
|-------------|--|-----|-------------|---|-----|
| SC.LIML.006 | Presenza del marking RWY AHEAD, sui raccordi di ingresso in pista, posizionato 1 m dopo Pattern A di RHP, e simmetricamente rispetto al marking di asse Rif: CS ADR-DSN.L.605 – Mandatory instruction marking | NIL | SC.LIML.006 | Presence of the RWY AHEAD marking, on the TWY runway entrance, positioned 1 m after Pattern A of RHP, and symmetrically with respect to the axis marking Ref: CS ADR-DSN.L.605 – Mandatory instruction marking | NIL |
|-------------|--|-----|-------------|---|-----|

24 CARTE RELATIVE ALL'AEROPORTO DI MILANO/Linate

CHARTS RELATED TO MILANO/Linate AERODROME

| Carte - Charts | Pagine - Pages |
|--|------------------|
| Aerodrome Chart ICAO | AD 2 LIML 2-1 |
| Hot Spot Map (Not for navigation) | AD 2 LIML 2-3 |
| Low Visibility Procedures Chart | AD 2 LIML 2-5 |
| Aircraft Parking Docking Chart ICAO - NORTH APRON | AD 2 LIML 2-7 |
| Aircraft Parking Docking REMARKS | AD 2 LIML 2-9 |
| Aircraft Parking Docking Chart ICAO - WEST APRON | AD 2 LIML 2-13 |
| Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 18/36 | AD 2 LIML 3-1 |
| Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 17/35 | AD 2 LIML 3-3 |
| Precision Approach Terrain Chart RWY 36 | AD 2 LIML 3-5 |
| Arrival Transition & STAR RWY 36 | AD 2 LIML 4-1 |
| Arrival Transition & STAR RWY 18 | AD 2 LIML 4-11 |
| Visual Approach Chart (VAC) ICAO | AD 2 LIML 5-1 |
| Instrument Approach Chart ICAO ILS-Z RWY 36 | AD 2 LIML 5-3 |
| Instrument Approach Chart ICAO ILS-Y RWY 36 | AD 2 LIML 5-5 |
| Instrument Approach Chart ICAO RNP RWY 36 | AD 2 LIML 5-7 |
| Instrument Approach Chart ICAO VOR RWY 36 | AD 2 LIML 5-11 |
| Instrument Approach Chart ICAO RNP RWY 18 | AD 2 LIML 5-13 |
| Instrument Approach Chart ICAO VOR RWY 18 | AD 2 LIML 5-17 |
| Initial Climb Procedures & SIDs Chart RWY 36 | AD 2 LIML 6-1 |
| Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV 1 RWY 36 (to be planned in case of LIN VOR unavailability only) | AD 2 LIML 6-7 |
| Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 36 Transition Segments to Enroute | AD 2 LIML 6-11 |
| Initial Climb Procedures & SIDs Chart RWY 18 | AD 2 LIML 6-17 |
| Standard Instrument Departure Chart (SID) RNAV 1 RWY 18 (to be planned in case of LIN VOR unavailability only) | AD 2 LIML 6-21 |
| Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 18 Transition Segments to Enroute | AD 2 LIML 6-25 |
| Omnidirectional Departure Area RWY 36 | AD 2 LIML 6-31 |
| Aerodrome Obstacle Chart - Tybe B ICAO | Vedi/See GEN 3.2 |
| ATC Surveillance Minimum Altitude Chart ICAO | AD 2 LIML 8-1 |

Intenzionalmente bianca

Intentionally left blank