

LIML AD 2.1 INDICATORE DI LOCALITÀ E NOME DELL'AEROPORTO**LIML AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME****LIML - MILANO/Linate****LIML AD 2.2 DATI AMMINISTRATIVI E GEOGRAFICI DELL'AEROPORTO****LIML AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

1	Coordinate ARP ARP coordinates	45°26'58"N 009°16'42"E
2	Direzione e distanza dalla città Direction and distance from city	7.78 KM ESE da Milano 7.78 KM ESE from Milano
3	Elevazione/Temperatura di riferimento Elevation/Reference temperature	353 FT / 31.7° C
4	Ondulazione del geoide Geoid undulation	139.4 FT
5	Declinazione magnetica/Variazione annuale Magnetic variation/Annual change	3° E (2020.0) / 8'E
6	Autorità amministrativa aeroportuale Aerodrome administration authority	ENAC - Direzione Territoriale Milano Linate Aeroporto "Enrico Forlanini" 20054 Segrate (MI) Tel +39 02 74852952 E-mail: linate.apt@enac.gov.it Pec: protocollo@pec.enac.gov.it
	Gestore aeroportuale Aerodrome operator	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 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
	Autorità ATS ATS authority	ENAV S.p.A. - Linate Aeroporto Tel: +39 02 70143200; fax: +39 02 70143238 e-mail: ci-linate@enav.it 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) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Note Remarks	<p>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.</p> <p>2. Codice di riferimento Annesso 14 per infrastrutture di volo: 4D (MAX apertura alare 48 m)</p> <p>3. Distanza e direzione dell'ARP dalla TWR: 0,394 Km SW</p> <p>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.</p> <p>2. Ref code Annex 14 flight infrastructure: 4D (MAX wingspan 48 m)</p> <p>3. ARP distance and direction from TWR: 0,394 Km SW</p>

LIML AD 2.3 ORARIO DEI SERVIZI**LIML AD 2.3 OPERATIONAL HOURS**

1	Amministrazione aeroportuale Aerodrome Administration	H24
2	Dogana ed immigrazione Customs and immigration	H24
3	Servizio sanitario Health and sanitation	H24
4	AIS Briefing Office	H24 ARO CBO MILANO
5	ARO	H24 ARO CBO MILANO
6	METEO Briefing Office	H24 ARO CBO MILANO
7	ATS	H24
8	Rifornimento Fuelling	0430-2300 (0330-2200) su richiesta negli altri orari JET A1 (Aviazione Commerciale) 0430-2300 (0330-2200) on request during other times JET A1 (Commercial Aviation)
9	Handling Handling	H24
10	Servizi di sicurezza Security	H24
11	De-icing De-icing	H24 su richiesta H24 on request
12	Note Remarks	1. ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1 2. De-icing: vedi tabella 23.1 Operazioni di de-icing 1. ARO CBO MILANO: see GEN 3.1 2. De-icing: see item 23.1 De-icing operations

LIML AD 2.4 SERVIZI DI SUPPORTO E ATTREZZATURE**LIML AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

1	Attrezzatura di carico e scarico merci Cargo-handling facilities	Trattori - Elevatori - Transporters Tractors - Elevators - Transporters
2	Tipi di carburante/Olio Fuel/Oil types	JET A1 / E25, ETO 2380, MOBILJET oil II
3	Capacità di rifornimento Fuelling capacity	Capacità complessiva: 10 auto-botti capacità di erogazione 10-13 litri/sec Total capacity: 10 tanktrucks distribution capacity 10-13 litres/sec
4	Sistema de-icing De-icing facilities	Capacità dell'impianto fisso: 175.000 litri Automezzi: n. 6 Vestergaard Elephant Beta n. 8 JBT Tempest Fixed plant capacity: 175.000 litres Vehicles: n. 6 Vestergaard Elephant Beta n. 8 JBT Tempest

5	<p>Hangar per aeromobili in transito</p> <p>Piazzale Ovest 11 Hangar suddivisi come segue :</p> <p>Hangar 0 altezza 7.10 m Hangar 1 - altezza 7.12 m Hangar 2 - altezza 6.90 m Hangar 3 - altezza 7.22 m Hangar 4 - altezza 10.18 m Hangar 5 - altezza 9.00 m Hangar 6 - altezza 8.70 m Hangar 7 - altezza 7.80 m Hangar 8 - altezza 7.22 m Hangar 9 - altezza 14.00 m Hangar 10 - altezza 19.03m</p> <p>Per richieste spazi in aviorimessa contattare: commercial@seaprime.it</p> <p>Hangar space for visiting aircraft</p> <p>West Apron 11 Hangars divided as follows:</p> <p>Hangar 0 - height 7.10 m Hangar 1 - height 7.12 m Hangar 2 - height 6.90 m Hangar 3 - height 7.22 m Hangar 4 - height 10.18 m Hangar 5 - height 9.00 m Hangar 6 - height 8.70 m Hangar 7 - height 7.80 m Hangar 8 - height 7.22 m Hangar 9 - height 14.00 m Hangar 10 - height 19.03 m</p> <p>For hangar space requests please contact: commercial@seaprime.it</p>	
6	<p>Servizio riparazioni per aeromobili in transito</p> <p>Repair facilities for visiting aircraft</p>	<p>Per manutenzioni di servizio, di linea o di base contattare:</p> <p>Alba: alba@albaservizi.com Aliserio: camo@aliserio.it Avionord: mro@avionord.com Leonardo Elicotteri: ams-planning.mx@leonardo.com ; andrea.bottacci@leonardo.com Sirio: amo.management@sirio.aero</p> <p>For servicing, line and base maintenance:</p> <p>Alba: alba@albaservizi.com Aliserio: camo@aliserio.it Avionord: mro@avionord.com Leonardo Elicotteri : ams-planning.mbx@leonardo.com ; andrea.bottacci@leonardo.com Sirio: amo.management@sirio.aero</p>
7	<p>Note</p> <p>Remarks</p>	NIL

LIML AD 2.5 SERVIZI PER I PASSEGGERI**LIML AD 2.5 PASSENGER FACILITIES**

1	Alberghi Hotels	Disponibili a Segrate – Peschiera Borromeo - Milano Available in Segrate – Peschiera Borromeo - Milano
2	Ristoranti Restaurants	Aerostazione principale: 2500 pasti - 600 posti a sedere Orario 1000-2100 (0900-2000) Main air terminal: 2500 meals - 600 seats available Hours 1000-2100 (0900-2000)
3	Trasporti Transportation	Bus – Metropolitana – taxi – autonoleggi Bus – Metro – taxi – rental car
4	Servizio medico Medical facilities	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 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 Bank and Post office	Disponibili in aeroporto (verificare gli orari di apertura presso i punti informazione) Available in airport (check local information for opening hours)
6	Ufficio turistico Tourist office	Non disponibile Not available
7	Note Remarks	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. 1. Customs and immigration formalities for General Aviation flights from/to abroad shall be provided by concerned Offices at west area of the Airport.

LIML AD 2.6 SERVIZI DI SOCCORSO E ANTINCENDIO**LIML AD 2.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES**

1	Categoria servizio antincendio aeroportuale Aerodrome category for fire fighting	CAT 8 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso Rescue equipment	Conforme a categoria 8 ICAO n. 1 Vettura Comando n. 1 Striker AIS - Acqua Schiuma Polvere n. 1 Super Dragon AIS - Acqua Schiuma Polvere n. 1 Efestus 6 AIS - 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 In compliance with 8 ICAO n. 1 Command car n. 1 Striker AIS - Water Foam Powder n. 1 Super Dragon AIS - Water Foam Powder n. 1 Efestus 6 AIS - 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 Capability for removal of disabled aircraft	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 Lifting apparatus and towing facilities for all type of aircraft wingspan up to 36m Reference contact – RST : +39 02 74853477
4	Note Remarks	NIL

LIML AD 2.7 VALUTAZIONE E SEGNALAZIONE DELLE CONDIZIONI DELLA SUPERFICIE DELLA PISTA E PIANO SGOMBERO NEVE**LIML AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING, AND SNOW PLAN**

1	Equipaggiamenti di pulitura Types of clearing equipment	26 veicoli composti da: <ul style="list-style-type: none"> - 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 26 vehicles composed of : <ul style="list-style-type: none"> - 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 Clearance priorities	1 – RWY 17/35 – 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 1 – RWY 17/35 – 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	Uso di materiale per il trattamento della superficie dell'area di movimento Use of material for movement area surface treatment	NIL NIL
4	Piste invernali appositamente preparate Specially prepared winter runways	NIL NIL
5	Note	<ol style="list-style-type: none"> 1. L'aderenza della pista 17/35 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	<ol style="list-style-type: none"> 1. RWY 17/35 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 then 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, RWY 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.
--	----------------	--

LIML AD 2.8 DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO E ALLA POSIZIONE DEI PUNTI DI CONTROLLO**LIML AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1	Superficie e resistenza dell'area di stazionamento Apron surface and strength	Identificativo	Superficie	Resistenza
		Designator	Surface	Strength
		Maintenance Apron	CONC	PCN 120/R/C/W/T
		North Apron - Stands 1-22	CONC	PCN 58/R/B/W/T
		North Apron - Stands 61-76	ASPH	PCN 75/F/B/W/T
		West Apron - Stand 201 and Area GA4	ASPH	PCN 66/F/B/W/T
2	Larghezza, superficie e resistenza delle TWY TWY width, surface and strength	Identificativo della TWY	Larghezza (M)	Superficie
		Designator of TWY	Width (M)	Surface
		G	30 M	ASPH
		J	30 M	CONC
		K	16 M	ASPH
		L	16 M	ASPH
		M	16 M	ASPH
		N	18 M	ASPH
		P	18 M	ASPH
3	Localizzazione/Elevazione ACL ACL location/Elevation	NIL / NIL		
		NIL / NIL		
4	Punto di controllo VOR /INS 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		

LIML AD 2.9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA, SISTEMA DI CONTROLLO E SEGNALETICA**LIML AD 2.9 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 Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands	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 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 and TWY markings and lights	RWY: designazione, soglia, zona di toccata, asse centrale, bordo pista e fine pista; adeguata segnaletica ed illuminazione prevista La pista 17/35 è provvista di corpi illuminanti a LED. TWY: asse centrale, bordo raccordo e punti attesa a tutte le intersezioni con TWY/RWY; adeguata segnaletica ed illuminazione prevista. I raccordi K, N, T, G sono provvisti di corpi illuminanti a LED. Vedi carte AD e LVP in vigore RWY: designation, THR, TDZ, centre line, edge and runway end; appropriate markings and lighting provided. Runway 17/35 is equipped with light units emitting diode (LED) lights. TWY: centre line, edge and holding positions at all TWY/RWY intersections; appropriate markings and lighting provided. Taxiway: K, N, T, G are equipped with light units emitting diode (LED) lights. See AD and LVP charts in force
3	Barre d'arresto Stop bars	Barre d'arresto su TWY: G, T; Barre NO-ENTRY su TWY: J, K, A Barre d'arresto su TWY: G, T sono provviste di corpi illuminanti a LED. Barre NO-ENTRY su TWY: A è provvista di corpi illuminanti a LED. Vedi carte AD e LVP in vigore Stop bars on TWY: G, T; NO-ENTRY bars on TWY: J, K, A Stop bars on TWY: G, T are equipped with light units emitting diode (LED) lights. NO-ENTRY bars on TWY: A is equipped with light units emitting diode (LED) lights. See AD and LVP charts in force
4	Note Remarks	1. Segnalazioni diurne: vedi carta AD in vigore 1. Marking aids: see AD chart

LIML AD 2.10 OSTACOLI AEROPORTUALI**LIML AD 2.10 AERODROME OBSTACLES**

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

LIML AD 2.11 INFORMAZIONI METEOROLOGICHE**LIML AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED**

1	Ufficio METEO associato Associated MET Office	ITALY MFU
2	Orario di servizio Hours of service	H24
3	Ufficio responsabile preparazione TAF / Periodo di validità	ITALY MFU / 24H

	Office responsible for TAF preparation / Period of validity	
4	Tipo di previsione per l'atterraggio / Intervallo di emissione Type of landing forecast / Interval of issuance	TREND / 30'
5	Briefing e consultazione fornita Briefing and consultation provided	Briefing: ARO CBO MILANO, telefono Consultazione: ITALY MFU, telefono Briefing: ARO CBO MILANO, telephone Consultation: ITALY MFU, telephone
6	Documentazione di volo e lingua usata Flight documentation and language used	Carte, testi in linguaggio chiaro abbreviato IT, EN Charts, abbreviated plain language texts IT, EN
7	Carte e documentazione disponibili per consultazione Charts and other information available for briefing or consultation	P, W, SWL
8	Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione Supplementary equipment available for providing information	Fax
9	Enti ATS destinatari delle informazioni ATS units provided with information	Linate TWR, MILANO FIC/ACC
10	Informazioni climatologiche ed informazioni supplementari Climatological information and additional information	<p>1. ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1</p> <p>2. ITALY MFU: vedi GEN 3.5</p> <p>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. fohn) e talvolta associati a temporali</p> <p>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</p> <p>5. Per il Servizio Osservazioni mediante Radar Meteo vedi GEN 3.5</p> <p>1. ARO CBO MILANO: see GEN 3.1</p> <p>2. ITALY MFU: see GEN 3.5</p> <p>3. Aerodrome occasionally affected by terrain-induced wind shear phenomena, more frequently occurring from May to July, mostly originated by northern winds (e.g. fohn) and sometimes associated with thunderstorms</p> <p>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</p> <p>5. For Ground-Based Weather Radar Service see GEN 3.5</p>

LIML AD 2.12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE**LIML AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS**

Designazione RWY Designation	QTE Rilevamento True Bearing	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates	THR ELEV / MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV / MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
				Coordinate RWY END RWY END Coordinates	
				Ondulazione Geoide THR THR Geoid Undulation	
1	2	3	4	5	6
17	175.66°	2442 x 60	PCN 120/F/A/W/T ASPH	45°27'22.37"N 009°16'33.12"E	353.0 FT / 353.0 FT
				45°26'03.50"N 009°16'41.62"E	
				139.4 FT	
35	355.66°	2442 x 60	PCN 120/F/A/W/T ASPH	45°26'03.50"N 009°16'41.62"E	337.4 FT / 345.0 FT
				45°27'22.37"N 009°16'33.12"E	
				138.7 FT	

Designazione 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	60 x 150	2562 x 300	230 x 150
35	Pendenza longitudinale 0.19% Longitudinal slope 0.19%	NIL	60 x 150	2562 x 300	240 x 150

Designazione RWY Designation	OFZ Obstacle free zone	Note Remarks
1	12	13
17	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
35	Sì 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

LIML AD 2.13 DISTANZE DICHIARATE**LIML AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

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

Designazione RWY RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
NOTE	1. Gli Intersection Take-off sono utilizzabili soltanto su richiesta del pilota o su richiesta della TWR previo benestare del pilota			
REMARKS	2. Intersection Take-off G RWY 35 solo per elicotteri 1. 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 35 for helicopters only			

LIML AD 2.14 LUCI DI AVVICINAMENTO E DI PISTA**LIML AD 2.14 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	SALS	300	LIH	G	NIL	3° wing bars entrambi i lati both sides	20.3	NIL
35	CAT II III	900	LIH	THR+wing bars G	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	1540	15	W	LIH	1840	60	W	LIH
	600	15	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	15	R	LIH				
35	1540	15	W	LIH	1840	60	W	LIH
	600	15	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	15	R	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	R	NIL	NIL	2	NIL	NIL	
35	R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	

LIML AD 2.15 ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA**LIML AD 2.15 OTHER LIGHTING AND SECONDARY POWER SUPPLY**

1	Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari	Coordinate ABN: 45°27'35"N 009°16'54"E Caratteristiche: ABN rotante a luci bianco/verde alternate Orario: HN +/-30
----------	--	--

	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Coordinate IBN: 45°27'07"N 009°16'55"E Caratteristiche: IBN luce verde, lettere LIML Morse emesse in 9" con intervallo di 2" Orario: HN +/-30 ABN Coordinates: 45°27'35"N 009°16'54"E Characteristics: ABN revolving white/green alternating lights Hours: HN +/-30 IBN Coordinates: 45°27'07"N 009°16'55"E Characteristics: 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 location and lights Anamometer location and lights	LDI: NIL Anemometri: 1) 400 m dopo THR RWY 35, 160 m lato sinistro RCL. Illuminato. 2) 500 m dopo THR RWY 17, 160 m lato destro RCL. Illuminato. LDI: NIL Anemometers: 1) 400 m after THR RWY 35, 160 m left side RCL. Lighted. 2) 500 m after THR RWY 17, 160 m right side RCL. Lighted.
3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY TWY edge and center line lighting	Illuminazione di bordo: TWY J, M, P Illuminazione asse centrale: tutte le TWY eccetto TWY J, M, P, L Vedi carta AD in vigore 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 Secondary power supply/Switch over time	Disponibili gruppi elettrogeni / 0.8 s Generators available / 0.8 s
5	Note Remarks	NIL

LIML AD 2.16 AREA DI ATTERAGGIO ELICOTTERI**LIML AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA**

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

LIML AD 2.17 SPAZIO AEREO PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO

LIML AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES 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 Circular area centered on 45°26'30"N 009°16'40"E within a 5.0 NM radius.	2000 FT AMSL	D	Linate TWR EN/IT	6000 FT	1) WI Linate CTR e/and Milano TMA

LIML AD 2.18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO**LIML AD 2.18 AIR TRAFFIC SERVICES 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	H24	NIL
APP	Milano Radar	126.300	H24	NIL
APP	Milano Radar	126.750	H24	NIL
APP	Milano Radar	CH 133.180	H24	1) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing
APP	Milano Radar	134.175	H24	NIL
TWR	Linate Delivery	119.250	Vedi note/see remarks	1) A discrezione ATC. Gli ACFT in partenza effettueranno la prima chiamata su tale frequenza quando così istruiti dalla frequenza Linate Ramp/West APN Coordination / ATC discretion. First contact of departing ACFT will be on this FREQ when so instructed by Linate Ramp/West APN Coordination frequency
TWR	Linate GND	121.800	H24	NIL
TWR	Linate TWR	118.100	H24	NIL
TWR	Linate TWR	118.400	Vedi note/see remarks	1) A discrezione ATC WI 15 NM fino a 4000 ft/ATC discretion WI 15 NM up to 4000 ft
ATIS	Linate Terminal Information	136.375	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

LIML AD 2.19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATTERRAGGIO**LIML AD 2.19 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)
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 35 LOC CAT IIIB (1° E-2005.0)	ILNT	109.55 MHZ	H24	45°27'33.9"N 009°16'31.9"E	NIL	limitazioni a/limitations at 17 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 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 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)
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)
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)

LIML AD 2.20 REGOLAMENTI LOCALI DI AEROPORTO**LIML AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS****1 Uso preferenziale delle piste**

1.1. La pista 35 è usata quale pista preferenziale per i decolli e gli atterraggi.

1.2. L'ATC utilizzerà la suddetta pista a condizione che:

a. in caso di pista asciutta, la componente in coda del vento non superi i 7 kt

b. in caso di pista bagnata, la componente in coda del vento non superi i 5 kt

Tale criterio preferenziale non troverà applicazione quando la componente in coda del vento superi i limiti dati

1 Runway preferential use

1.1. Runway 35 is regarded as preferential runway for take-off and landing.

1.2. ATC will use the above preferential runway provided that:

a. if the runway is dry, the tail wind component is not greater than 7 kt

b. if the runway is wet, the tail wind component is not greater than 5 kt

Such a preferential criterion will not be applied when the tail wind component is greater than given limits

1.3. 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

1.4. Per ispezioni periodiche la pista 17/35 è chiusa giornalmente con i seguenti orari:

- 0500-0515 (0400-0415)
- 1300-1315 (1200-1215)
- 1800-1815 (1700-1715)

Lievi variazioni di orario potranno verificarsi per le condizioni di traffico

2 Apron

2.1 Ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali

L'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali è assicurato in collaborazione tra ENAV S.p.A. e il Gestore aeroportuale in accordo alle disposizioni del Codice della Navigazione (Articolo 691bis e 705) con le seguenti modalità:

2.1.1 Orario di Servizio

H24

2.1.2 Nominativo di chiamata e frequenza

- a. Linate Delivery: 119.250 MHz (a discrezione ATC)
- b. Linate Ground: 121.800 MHz
- c. Gestore aeroportuale (Linate Ramp): 131.880 MHz (H24)
- d. Coordinamento piazzale Ovest (COP): 131.775 MHz [0430-2300 (0330-2200)]

2.1.3 Area di applicazione

- a. Piazzale Nord
- b. Piazzale Ovest

NOTE

(1) Vedi AIP AD 2 LIML ADC

(2) Piazzale Ovest è soggetto a regolamentazione speciale (vedi seguente punto 7)

2.1.4 Servizi forniti

a. per gli aeromobili in arrivo:

- istruzioni per il rullaggio
- assegnazione dello stand come stabilito da SEA S.p.A.

b. per gli aeromobili in partenza:

- istruzioni per il push-back e/o il rullaggio

2.1.5 Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali

- 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.
- Aeromobili in partenza:

■ a. dopo aver verificato con l'agente di rampa il completamento delle operazioni e la coerenza del TOBT, i piloti dovranno riportare lo stato di "pronto a muovere", specificando lo stand ed il numero del volo prima di richiedere l'autorizzazione allo start-up (vedi NOTA), sulla FREQ:

- 131.880 MHz (Linate Ramp) per aa/mm in sosta sul Piazzale Nord
- 131.775 MHz (West APN Coordination) per aa/mm in sosta sul Piazzale Ovest [0430-2300 (0330-2200)]

- b. I piloti riceveranno lo start-up soltanto dopo la comunicazione "AIRCRAFT READY" da parte del Gestore aeroportuale SEA all'ATC.

NOTA
Lo stato di "AIRCRAFT READY" viene riportato quando:

1.3. 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

1.4. Due to periodic inspections, RWY 17/35 is closed daily as follows:

- 0500-0515 (0400-0415)
- 1300-1315 (1200-1215)
- 1800-1815 (1700-1715)

Short time alterations due to traffic congestion to be expected

2 Apron

2.1 Orderly movement of aircraft on aprons

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:

2.1.1 Operational hours

H24

2.1.2 Call sign and frequency

- a. Linate Delivery: 119.250 MHz (at ATC's discretion)
- b. Linate Ground: 121.800 MHz
- c. Aerodrome operator (Linate Ramp): 131.880 MHz (H24)
- d. West Apron Coordination (COP): 131.775 MHz [0430-2300 (0330-2200)]

2.1.3 Application Area

- a. North Apron
- b. West Apron

REMARKS

(1) See AIP AD 2 LIML ADC

(2) West Apron is subject to special regulation (see following point 7)

2.1.4 Services provided

- a. for arriving aircraft:
 - taxiing instructions
 - stand allocations as assigned by SEA S.p.A.
- b. for departing aircraft:
 - push-back and/or taxiing instructions

2.1.5 Limitations/regulations on aprons

During night and LVP conditions, all aircraft taxiing or towed on the movement area or whose engines are running, shall display navigation and anticolision lights intended to indicate the extremities of their structure and to attract attention to the aircraft.

Departing aircraft:

- a. After verifying with the ramp agent the completion of operations and the consistency of the TOBT, pilots shall report "ready to move", specifying the stand and flight number before requesting start-up clearance (see REMARK), on the FREQ:
 - 131.880 MHz (Linate Ramp) for aa/mm on North APN
 - 131.775 MHz (West APN Coordination) for aa/mm on West APN [0430-2300 (0330-2200)]
- b. Pilots will receive start-up only after "AIRCRAFT READY" communication by SEA Aerodrome operator to the ATC.

REMARK

"AIRCRAFT READY" status is reported when:

- **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)**

2.1.5.1 Procedure per la messa in moto

1. Per motivi di safety, gli equipaggi di volo devono tempestivamente notificare la necessità di effettuare crossbleed start al personale di rampa al fine di coordinare le procedure necessarie.
2. Le operazioni di messa in moto al parcheggio e le operazioni di rullaggio devono essere svolte applicando la potenza minima.
3. Nelle piazzole con uscita in push-back si applicano le seguenti regole per la messa in moto:
 - a. un solo motore può essere acceso durante l'operazione di push-back o in piazzola;
 - b. tutti gli altri motori devono essere accesi sulla TWY T, superato l'IHP T5;
 - c. se inabile a rullare con un solo motore fino a IHP T5, dopo il traino, le operazioni di cross-bleed sono consentite sui punti di rilascio.
4. Nelle piazzole con uscita in self-manoeuvring, al fine di evitare jet-blast, qualora inabile a rullare con un solo motore fino all'IHP T5, dopo il push/traino e con l'aiuto del follow-me, le operazioni di cross-bleed start sono consentite sulle APN TWY di piazzale solo nei punti individuati dal gestore e comunicati all'equipaggio di volo dal personale di rampa.

2.1.6 Movimentazione degli aeromobili sui piazzali

Vedi Note in AIP AD 2 LIML ADC e APDC

2.1.7 Piazzali a regolamentazione speciale

APRON OVEST (SEA Apron Operation Unit tel: +39 02 74853474)

- a. E' obbligatorio il servizio follow-me per 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, GA4, GA5, GA6 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, GA2 e GA6, 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 e GA4 per tutti gli aeromobili
- dall'area GA2 e GA6 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, GA3, GA4, GA5 e GA6. 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, Q2 e Q15 dovrà essere ridotto al minimo
- ai piloti è richiesto di riportare quando stanno lasciando il piazzale sulla IHP N1

- **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)**

2.1.5.1 Start-up procedures

1. For safety reason, the need for cross-bleed start shall be promptly communicated by flight-crew to ramp agent in order to coordinate the necessary procedures.
2. Start-up at parking and taxiing operations must be performed at minimum engine thrust.
3. At push-back out stands the following rules apply for engine start-up:
 - a. one engine only can be started during push-back operation or on stand;
 - b. all other engines can be started on Taxiway T, after Intermediate Holding Position T5;
 - c. if unable to taxi with a single engine to after Intermediate Holding Position T5, after the pushing/towing, the cross-bleed start is permitted on Intermediate Holding Position.
4. At self-manoeuvring stands, in order to avoid jet blast, if unable to taxi with a single engine up to after Intermediate Holding Position T5, after the pushing/towing and with follow-me assistance, the cross-bleed starts are permitted on the APN TWY only at the points communicated to the flight crew by the ramp agent.

2.1.6 Aircraft movement on aprons

See remarks in AIP AD 2 LIML ADC and APDC

2.1.7 Aprons subject to special regulation

WEST APRON (SEA Apron Operation Unit tel: +39 02 74853474)

- 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, GA4, GA5, GA6 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, GA2 and GA6, 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 and GA4 for all aircraft
- from area GA2 and GA6 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, GA3, GA4, GA5 and GA6. Start up is allowed with one engine at minimum power. For engines startup 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, Q2 and Q15 occupancy time shall be reduced to the minimum
- pilots are requested to report leaving the apron on the IHP N1

- 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/elisito e l'air-taxiing vedere AD 2 LIML tabella 22 e 23

h. L'area di parcheggio preferenziale per gli elicotteri è GA2

i. Il rullaggio sul raccordo K dall'IHP K1 al raccordo L, e viceversa, è permesso solo con l'utilizzo di traino e con assistenza follow-me.

2.2 Procedure di partenza A-CDM

2.2.1 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.

a. TOBT - Target Off-Block Time - Tempo stimato, calcolato da un Aircraft Operator/Ground Handler (AO/ GH), in cui un aeromobile sarà 'pronto a muoversi'.

b. 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.

2.2.2 Milestones

a. EOBT - 3h (M1)

Il FPL viene controllato considerando l'Aeroporto 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 prepartenza 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 muoversi' (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'

- 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

e. Aircraft allowed to taxi must show landing lights

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

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

h. Helicopter preferential parking area is GA2

i. Tax on portion of TWY K from IHP (Intermediate Holding Position) K1 to TWY L and vice versa is permitted with mandatory assistance of follow-me and towing.

2.2 A-CDM departure procedures

2.2.1 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.

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

b. 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.

2.2.2 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 predeparture 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'

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 \pm 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 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)

I voli in partenza devono essere 'pronti a muovere' entro TOBT \pm 5' e devono contattare:

- Linate Ramp 131.880 MHz per aa/mm in sosta sul Piazzale Nord (H24)
- West APN Coordination 131.775 MHz per aa/mm in sosta sul Piazzale Ovest [0430-2300 (0330-2200)] per ottenere l'ARDT.

Linate Ramp/West APN Coordination, dopo aver verificato che il volo è "READY", emetterà l'ARDT e comunicherà al pilota l'attuale TSAT. Ottenuto l'ARDT dal gestore, i piloti saranno istruiti a contattare la frequenza Delivery o la frequenza Ground di TWR al fine di richiedere l'autorizzazione alla messa in moto. TWR fornirà la clearance ATC e la messa in moto (se coerente con TSAT).

Se il volo non è pronto a TOBT \pm 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).

Per de-sospendere il volo sarà necessario inserire un nuovo TOBT non inferiore al precedente TOBT \pm 5' nella piattaforma A-CDM. E' sempre obbligatorio inviare un DLA/CHG se il nuovo TOBT differisce di più di 15' dall'EOBT \pm 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.

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 \pm 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)

Departing traffic must be 'ready to move' within TOBT \pm 5' and must contact:

- Linate Ramp 131.880 MHz (Linate Ramp) for aa/mm on North Apron (H24)
- West APN Coordination 131.775 MHz for aa/mm on West Apron [0430-2300 (0330-2200)] to obtain ARDT.

Linate Ramp/West APN Coordination, after the check of "READY" status, will issue the ARDT and provide the pilot with the current TSAT.

Upon receiving the ARDT from the operator, pilots will be instructed to contact the Delivery frequency or the Tower Ground frequency to request start-up clearance. Tower will provide the ATC clearance and the start-up (if consistent with the 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.

e. ASAT e AOBT (M14/M15)

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

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.

L'ATC fornirà la ATC clearance e approverà la messa in moto in accordo al TSAT ed alla situazione di traffico in atto.

Il traffico in partenza dovrà lasciare il parcheggio entro ASAT+5'.

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.

Se un traffico non è in grado di 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.

e. ASAT and AOBT (M14/M15)

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

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.

ATC will issue the en-route clearance and approve start up according to TSAT and current traffic situation.

Departing traffic must leave the stand within ASAT+5'.

At AOBT an A-DPI message will be sent to NMOC containing latest TTOT. After sending A-DPI CTOT updates will not be received and it will not be possible to update Flight Plan.

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.

2.2.3 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.

2.2.3 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 deicing at the latest at TOBT-40'.

Deicing requests submitted up to 25' before TOBT will be sequenced in accordance with 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.

2.2.4 TOBT: regole e responsabilità

Responsabilità per TOBT

AO/GH è responsabile del corretto aggiornamento e della coerenza del TOBT.

Correzione/Cancellazione del TOBT

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.

Inserimento TOBT

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 infoacdml@seamilano.eu

2.2.5 Sospensione della procedura A-CDM

In caso di avarie dei sistemi A-CDM la procedura sarà sospesa e:

- a. in ATIS sarà inserito il messaggio 'A-CDM out of service';
- b. per sospensioni oltre le 2 ore verrà emesso NOTAM;
- c. AO/GH saranno informati dal Gestore Aeroportuale SEA;
- d. sarà adottato lo Schema di Taxi Time standard;
- e. per ottenere miglioramenti di CTOT potrà essere richiesto all'ATC l'invio di un REA

Le operazioni saranno gestite secondo le 'PROCEDURE DI PARTENZA NON A-CDM' (vedi sotto).

2.2.6 PROCEDURE DI PARTENZA NON A-CDM – Avarie o sospensioni

Quando "pronti a muovere" in accordo all'EOBT i piloti contatteranno Linate Ramp/West APN Coordination specificando lo stand ed il numero del volo; una volta rilasciati i piloti contatteranno l'ATC che gestirà la sequenza delle partenze in accordo al principio "first call - first served" rispettando le tolleranze di EOBT e CTOT specificate in AIP ENR 1.

2.2.7 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.

I messaggi utilizzati sono i seguenti:

- a. Flight Update Message (FUM)
- b. Early Departure Planning Information Message (EDPI)
- c. Target Departure Planning Information Message (TDPI)
- d. ATC Departure Planning Information Message (ADPI)
- e. Cancel DPI (C-DPI)

Le normali procedure di coordinamento con NMOC continuano ad essere valide.

2.2.8 Contatti e-mail

ENAV: acdmlinate@enav.it

SEA: infoacdml@seamilano.eu

3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio

3.1. In accordo alla disposizione della DGAC NR 42/1693/A3/4.1 datata 5/11/97 tutti gli aeromobili, prima di rullare sulla parte della TWY N situata a nord RCL RWY 35, dovranno richiedere ed ottenere specifica autorizzazione ATC.

3.2. 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.

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 ACDM platform

2.2.4 TOBT: Rules and Responsibilities

Responsibility for TOBT

AO/GH is responsible of correct update and coherence of TOBT.

TOBT Correction/Deletion

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.

TOBT input

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 infoacdml@seamilano.eu

2.2.5 A-CDM procedure suspension

In case of A-CDM system failure the procedure will be suspended and:

- a. "A-CDM out of service" will be announced via ATIS;
- b. a NOTAM will be issued if the suspension lasts more than 2HR;
- c. AO/GH will be informed by Aerodrome Operator SEA;
- d. a standard Taxi Time Scheme will be adopted;
- e. REA messages can be asked to ATC to request a CTOT improvement.

Operations will follow 'NON A-CDM DEPARTURES PROCEDURES' (see below).

2.2.6 NON A-CDM DEPARTURE PROCEDURES - failure or suspension

When "ready to move" in accordance with the EOBT, the pilots will contact Linate Ramp/West APN Coordination, specifying the stand and flight number; once released the pilots will contact ATC that will manage departure sequence according to the "first call - first served" principle and EOBT and CTOT tolerances as specified in AIP ENR 1.

2.2.7 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:

- a. Flight Update Message (FUM)
- b. Early Departure Planning Information Message (EDPI)
- c. Target Departure Planning Information Message (TDPI)
- d. ATC Departure Planning Information Message (ADPI)
- e. Cancel DPI (C-DPI)

The basic NMOC procedures continue to be applied.

2.2.8 E-mail contacts

ENAV: acdmlinate@enav.it

SEA: infoacdml@seamilano.eu

3 Special rules for taxiway use

3.1. 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 part of TWY N located north of RCL RWY 35.

3.2. 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.

3.3. Il raccordo J è utilizzabile solo in uscita da RWY 17/35.

3.4. Il raccordo K è utilizzabile:

- In entrambe le direzioni nel tratto compreso tra IHP K1 e la TWY L ed esclusivamente con assistenza follow me e traino;
- Solo in direzione ovest in uscita da RWY 17/35.

3.5. Tutti gli aeromobili con coda di altezza superiore ai 9 m, devono informare l'ATC sulla frequenza Ground, prima di impegnare la TWY N.

4 Procedure applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO)

4.1 Minime operative di aeroporto

Per RWY 35 sono consentite operazioni di:

- atterraggio con RVR pari o superiore a 75 m su tutti i trmissometri;
- decollo con RVR pari o superiore a 75 m sul trmissometro STOP END o trmissometro più prossimo.

Per RWY 17 sono consentite operazioni di:

- atterraggio con RVR pari o superiore a 550 m su tutti i trmissometri;
- decollo con RVR pari o superiore a 550 m sul trmissometro STOP END o trmissometro più prossimo.

In caso di indisponibilità di tutti i valori RVR, non sono consentite operazioni di volo con VIS inferiore a 550 m.

4.2 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.

a. Aeromobili in arrivo

Gli aeromobili in atterraggio dovranno liberare la pista 35:

- esclusivamente via TWY G se diretti al piazzale Nord
- preferibilmente via TWY K se diretti al piazzale Ovest
- la TWY J non è utilizzabile

b. Aeromobili in partenza

- gli aeromobili dovranno accedere alla RWY 35 utilizzando esclusivamente la TWY T
- la TWY J non è utilizzabile

c. L'assistenza del follow-me sarà fornita:

- su richiesta del pilota;
- in arrivo, con RVR STOP END RWY 35 inferiore a 150 m, dalla TWY G fino al raggiungimento dello stand assegnato;
- in partenza, con RVR su uno dei tre trmissometri uguale a 75 m, per rullaggio dallo stand all'RHP CAT II/III.

d. Su richiesta di TWR, gli aeromobili dovranno riportare:

- di aver liberato l'area sensibile dell'ILS (identificata dalla fine dell'alternanza di luci verdi/gialle delle luci asse TWY);
- di aver raggiunto lo stand assegnato;
- di aver raggiunto le RHP/IHP

4.3 Contingencies

Sistema avanzato per il controllo della movimentazione al suolo (ASMGCS) fuori servizio:

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.

3.3. TWY J usable to vacate RWY 17/35 only.

3.4. TWY K usable:

- in both directions in the segment between IHP K1 and TWY L, and only with follow me assistance and towing;
- In west direction to vacate RWY 17/35 only.

3.5. All aircraft with a tail height above 9 m must inform ATC, on Ground frequency, before entering TWY N.

4 Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO)

4.1 Aerodrome operating minima

For RWY 35 the following operations are permitted:

- landing with RVR equal or greater than 75 m on all transmissometers;
- take-off with RVR equal or greater than 75 m on the STOP END transmissometer or nearest transmissometer.

For RWY 17 the following operations are permitted:

- landing with RVR equal or greater than 550 m on all transmissometers;
- take-off with RVR equal or greater than 550 m on the STOP END transmissometer or nearest transmissometer.

In case of unavailability of all RVR values, flight operations with VIS lower than 550 m are not allowed.

4.2 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.

a. Arriving aircraft

Landing aircraft shall vacate RWY 35:

- only via TWY G to the North Apron
- preferentially via TWY K to the West Apron
- TWY J not available

b. Departing aircraft

- aircraft shall enter RWY 35 via TWY T only
- TWY J not available

c. The follow-me assistance will be provided:

- on pilot's request;
- on arrival, with RVR STOP END RWY 35 less than 150 m, from TWY G to the assigned stand;
- on departure, with RVR on one of the three transmissometers equal to 75 m, for taxiing from the stand to the RHP CAT II/III.

d. On TWR's request, aircraft shall report:

- when ILS sensitive area has been vacated as identified by the end of the green/yellow colour coded TWY centerline lights;
- reaching the stand;
- reaching the RHP/IHP

4.3 Contingencies

Aerodrome Surface Movement Ground Control System (ASMGCS) out of service:

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.

4.4 Avaria radio sull'area di manovra

Vedi tabella 20.8

5 Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario

Per assicurare l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario:

5.1. AEROMOBILI IN PARTENZA: i piloti dovranno ottemperare all'istruzione di allineamento senza ritardo. La manovra di allineamento inizierà immediatamente dopo che l'aeromobile precedente ha iniziato la corsa di decollo o l'aeromobile in atterraggio ha superato la THR. Per quanto possibile i controlli prevolo saranno effettuati prima dell'allineamento. Ulteriori controlli successivi all'allineamento saranno espletati il più velocemente possibile. La corsa di decollo inizierà appena ricevuta l'autorizzazione al decollo. Se impossibilitati ad ottemperare ai suddetti criteri di utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario, i piloti dovranno informare Linate TWR prima di allinearsi.

5.2. AEROMOBILI IN ARRIVO: liberando la pista, gli aeromobili non dovranno fermarsi prima di aver passato la segnaletica del punto attesa. Gli aeromobili diretti al piazzale ovest, se abili, libereranno preferibilmente la RWY via TWY K.

6 Restrizioni locali ai voli

6.1. I piani di volo di partenze di aeromobili dell'aviazione generale non vengono accettati via telefono dall'ufficio traffico della Società SEA Prime.

6.2. Per tutti dirottamenti gestiti sullo scalo saranno garantiti i servizi base di handling.

Negli eventi di traffico elevato, potranno non essere garantite le normali performance di servizio.

6.3. Solo in caso di contingency procedure di rullaggio/attraversamento pista (RWY 17/35):

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.

6.4. Sistema di Multilaterazione (MLAT)

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

7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale

7.1. 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.

7.2. 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).

7.3 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:

a. Signature Flight Support

- 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

4.4 Radio failure on the manoeuvring area

See table 20.8

5 Special operational practice for minimum RWY occupancy

In order to guarantee minimum runway occupancy:

5.1. DEPARTING AIRCRAFT: pilots shall comply with instructions to line up without any delay. Line up manoeuvre shall start immediately after the preceding departing aircraft has begun the take-off run or the landing traffic has passed the THR. As far as possible pre-flight checks should be completed before line up. Any other check following line up shall be carried out as quickly as possible. Take-off run shall start immediately after take-off clearance. Prior to line up, pilots must inform Linate TWR if unable to comply with above minimum RWY occupancy criteria.

5.2. ARRIVING AIRCRAFT: after vacating RWY, aircraft shall not stop before having passed the holding line signal. Aircraft bound to the West Apron, if enabled, will preferably vacate the RWY via TWY K.

6 Local flight restrictions

6.1. FPLs for General Aviation departing ACFT are not accepted over the phone by SEA Prime traffic office.

6.2. For all diverting flights to the airport basic handling services will be assured.

In the event of heavy traffic, the usual service performance may not be guaranteed.

6.3. Only in case of contingency RWY crossing/taxiing procedures (RWY 17/35):

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.

6.4. Multilateration System (MLAT)

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

7 Provisions for general aviation aircraft

7.1. From 0630-2100 (0530-2000) IFR General Aviation is allowed only if able to comply with indicated final approach speed 120 kts.

7.2. 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).

7.3 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:

a. Signature Flight Support

- 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

b. Sky Services

- 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

c. Universal Aviation Italy

- 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

d. Argos VIP Private Handling

- 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

7.4 Servizio Marshalling

H24

7.5. L'attività addestrativa dell'Aviazione Generale è consentita esclusivamente con orario 0900-1600 (0800-1500) come segue:

- a. avvicinamenti in IFR subordinati ai voli di linea
- b. è consentito un solo avvicinamento strumentale per FPL
- c. non è consentito il Touch and go (TGL) per RWY 17/35.

8 Avaria radio sull'area di manovra

Ogniqualvolta un aeromobile o un veicolo che opera nell'area di manovra riscontra un'avaria delle comunicazioni, dovrà attenersi a quanto segue:

Aeromobili in partenza:

continueranno rigorosamente sul percorso assegnato fino al limite dell'autorizzazione ricevuta in attesa dell'arrivo del follow-me per il rientro al parcheggio

Aeromobili in arrivo:

a. se, al verificarsi dell'avaria, ha già ricevuto istruzioni al rullaggio continuerà rigorosamente sul percorso assegnato, fino al limite dell'autorizzazione ricevuta, dove attenderà il follow-me per il parcheggio o qualora sia stato istruito a raggiungerlo, proseguirà fino allo stand;

b. se l'avaria avviene in volo o comunque non sono state ricevute istruzioni al rullaggio, si procederà come di seguito:

- RWY 35
l'aeromobile libererà la pista via taxiway G e rullerà via APN TWY A fino all'IHP A1 in attesa del follow-me;
- RWY 17
l'aeromobile libererà la pista via taxiway T e rullerà fino all'IHP T5 in attesa del follow-me

9 LOCAL STANDBY

Fermo restando l'applicazione delle procedure previste in caso di attivazione degli stati di "EMERGENZA" ed "INCIDENTE", è prevista l'attivazione dello stato di "LOCAL STANDBY" nel caso in cui si verifichi una situazione nella quale, pur non ricorrendo i presupposti propri dello Stato di Emergenza, si sospetta o si riceve da parte dell'equipaggio di

b. Sky Services

- 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

c. Universal Aviation Italy

- 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

d. Argos VIP Private Handling

- 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

7.4 Marshalling Service

H24

7.5. General Aviation training activity is only permitted HR 0900- 1600 (0800-1500) as follows:

- a. IFR approach subject to scheduled flights
- b. only one instrument approach per FPL is allowed
- c. touch and go (TGL) RWY 17/35 is not allowed.

8 Radio failure on manoeuvring area

Whenever an aircraft operating in the manoeuvring area experiences a communication failure, it shall comply with the following:

Departing aircraft:

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

Arriving aircraft:

- a. if it has already received taxiing instructions when the failure occurs, it will continue strictly on the assigned route until reaching its clearance limit position, waiting for the follow-me for parking assistance;
- b. if the failure occurs during the flight or in case no taxi instructions have been received, it will proceed as follows:
 - RWY 35
the aircraft will vacate the runway via taxiway G and will taxi via APN TWY A to IHP A1 and wait for follow-me;
 - RWY 17
the aircraft will vacate the runway via taxiway T and will taxi to IHP T5 and wait for follow-me;

9 LOCAL STANDBY

Without prejudice to the application of the procedures established for the activation of the "EMERGENCY" and "INCIDENT" states, the activation of the "LOCAL STANDBY" state is foreseen in the event of a situation in which, although the conditions for the Emergency State are not met, a suspicion or communication is received from the flight crew

condotta del volo una comunicazione circa un'anomalia a bordo, che tuttavia non pregiudica la Safety delle operazioni di atterraggio.
In tale caso, gli Enti di soccorso aeroportuali saranno allertati al fine predisporre le squadre di soccorso, qualora si renda necessario.

LIML AD 2.21 PROCEDURE ANTIRUMORE

LIML AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1 Generalità

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.

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.)

2 Uso delle piste

In accordo al provvedimento ENAC 0003504/OML del 05/09/2008, i decolli per pista 17 sono permessi nei soli casi in cui le condizioni meteo o altri motivi di sicurezza non consentano il decollo dalla pista preferenziale 35

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:

3.1 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

3.2 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)

4 Attività addestrativa

NIL

LIML AD 2.22 PROCEDURE DI VOLO

LIML AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 GENERALITA'

L'ingresso nell'ATZ di Milano/Linate non è consentito agli apparecchi VDS e VDS avanzati.

2 PROCEDURE PER I VOLI IFR

2.1 Informazioni generali

NIL

2.2 Arrivi

2.2.1 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

2.2.2 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

2.2.3 Controllo delle velocità

Vedere ENR 2.1.1.1

regarding an anomaly on board, which, however, does not compromise the safety of the landing operations.

In such cases, airport rescue services will be alerted to prepare the rescue teams, should it be necessary.

1 General

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.

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.)

2 Use of RWY

According to ENAC provision 0003504/OML dated 05/09/2008, take-off operations from RWY 17 are permitted only when meteo conditions or safety reasons do not allow the use of the preferential RWY 35

3 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:

3.1 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

3.2 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 Training activity

NIL

1 GENERAL

Ultra light machines and Advanced ultra light machines are not allowed to enter Milano/Linate ATZ.

2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

2.1 General information

NIL

2.2 Arrivals

2.2.1 Entry procedures

LINK ROUTES and STAR description: see table 24
Other routes may be assigned by Milano ACC according to traffic requirements

2.2.2 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

2.2.3 Speed control

See ENR 2.1.1.1

2.2.4 Procedure di radio-avaria

In caso di avaria radio, la radioassistenza designata per l'avvicinamento è quella associata alla STAR

2.3 Partenze**2.3.1 Informazioni generali**

Per ridurre il carico delle comunicazioni, l'orario di decollo verrà fornito solo su richiesta del pilota.

2.3.2 Procedure per la messa in moto

NIL

2.3.3 Procedure di uscita

a. Procedure di salita iniziale e SIDs RWY 17/35: vedere tabella 24

b. Segmenti di transizione RWY 17/35: 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

2.3.4 Controllo delle velocità

Vedere ENR 2.1.1.1

3 PROCEDURE DI SORVEGLIANZA**3.1 Informazioni generali**

NIL

3.2 Caratteristiche operative**3.2.1 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

3.2.2 Uso 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)

3.3 Caratteristiche tecniche

NIL

3.4 Radar avaria

NIL

4 PROCEDURE PER I VOLI VFR**4.1 Informazioni generali****4.1.1 Linguaggio**

La lingua da utilizzare nelle comunicazioni terra-bordo-terra è la lingua inglese. E' ammesso l'uso della lingua italiana per situazioni di emergenza.

4.1.2 Uso delle piste e dell'area di atterraggio elicotteri (FATO)

- a. Non sono consentite operazioni simultanee IFR-SVFR e SVFR-SVFR sulla RWY 17/35 e la FATO 18/36
- b. 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

4.1.3 Turbolenza di scia

Ai fini dell'adozione delle necessarie cautele per turbolenza di scia, tenendo presente che la distanza tra la pista 17/35 e la FATO 18/36 è pari a 520 m, nel caso di operazioni simultanee IFR-VFR e VFR-VFR,

2.2.4 Radio-failure

In the event of radio failure, the radio aid designated for approach procedure is the radio aid associated with the STAR

2.3 Departures**2.3.1 General information**

To reduce communication work load, take-off time will not be given unless on pilot's request.

2.3.2 Start-up procedures

NIL

2.3.3 Exit procedures

a. Initial climb procedures and SIDs RWY 17/35: see table 24

b. Transition segments RWY 17/35: 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.

2.3.4 Speed control

See ENR 2.1.1.1

3 SURVEILLANCE PROCEDURES**3.1 General information**

NIL

3.2 Operational characteristics**3.2.1 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

3.2.2 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)

3.3 Technical characteristics

NIL

3.4 Radar failure

NIL

4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS**4.1 General information****4.1.1 Language**

Language to be used in air-ground communication is the english language. The use of italian language is permitted for emergency situations.

4.1.2 Use of runways and helicopter area (FATO)

- a. Simultaneous IFR-SVFR and SVFR-SVFR operations involving the RWY 17/35 and the FATO 18/36 are not allowed
- b. Landing not allowed to skid-equipped helicopters unprovided with wheels on board due to limited helicopter stands.
Military, state, hospital flights not affected

4.1.3 Wake turbulence

In order to adopt all due cautions for wake turbulence, being the distance between the runway 17/35 and the FATO 18/36 520 m, in the event of simultaneous IFR-VFR and VFR-VFR operations, should an

in cui un traffico ne segua un altro di categoria di turbolenza di scia superiore, l'ATC applicherà le seguenti separazioni:

- a. 3 minuti
 - partenze FATO 36 dopo partenze RWY 35

b. 2 minuti

- altre partenze nella stessa direzione
- arrivi successivi a bassi passaggi o mancati avvicinamenti in opposta direzione
- partenze RWY 35 e arrivi FATO 36
- partenze RWY 35 e partenze FATO 18

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:

- a. atterraggi simultanei nella stessa direzione
- b. partenze RWY 17 e arrivi FATO 18
- c. arrivi RWY 17 e partenze FATO 18

Le disposizioni contenute nel presente paragrafo sono riassunte nella tabella seguente.

NOTA

Si ricorda agli utenti della FATO che sull'adiacente RWY 17/35 si svolgono normalmente operazioni strumentali ad alta intensità, con forte presenza di traffico di categoria MEDIUM e possibile presenza di traffico di categoria HEAVY.

TABELLA TURBOLENZA DI SCIA

RWY 35	FATO 36	ATC
DEP	DEP	SEPARATION
	ARR	SEPARATION
ARR	DEP	not applicable
	ARR	WARNING

RWY 17	FATO 18	ATC
DEP	DEP	SEPARATION
	ARR	WARNING
ARR	DEP	WARNING
	ARR	WARNING
Note/Remarks	NIL	

L'ATC applicherà una separazione di 2 minuti nel caso di arrivi successivi a bassi passaggi o mancati avvicinamenti in opposta direzione

aircraft follow another aircraft of a heavier wake turbulence category, ATC shall apply the following separation minima:

a. 3 minutes

- departures FATO 36 after departures RWY 35

b. 2 minutes

- other departures in the same direction
- arrivals after a low pass or missed approach in the opposite direction
- departures RWY 35 and arrivals FATO 36
- departures RWY 35 and departures FATO 18

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:

- a. simultaneous landings in the same direction

- b. departures RWY 17 and arrivals FATO 18

- c. arrivals RWY 17 and departures FATO 18

The provision included in this paragraph are reassumed in the following table.

REMARK

Users of FATO are reminded that high intensity instrument operations usually take place on the adjacent RWY 17/35, mostly involving MEDIUM and possibly HEAVY aircraft.

WAKE TURBULENCE TABLE

4.2 Attività di circuito

4.2.1. Circuiti di traffico:

- a. RWY 17/35: sempre ad Est della pista
- b. FATO 18/36: sempre ad Ovest dell'area elicotteri, non oltre la tangenziale

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.

4.3 Arrivi

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

4.3.1 Punti di entrata e rotte di arrivo

a. Punti di Entrata:

- Da Ovest: punto ROZZANO (MLW1)
- Da Est: punto SPINO D'ADDA (MLE1)

4.2 Circuit activity

4.2.1. Traffic circuit:

- a. RWY 17/35: always East of RWY
- b. FATO 18/36: always West of helicopter area, not beyond the ring road

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.

4.3 Arrivals

Unless otherwise instructed by ATC, operations to Milano/Linate airport must be carried out as hereafter specified

4.3.1 Entry points and arrival routes

a. Entry points:

- Westside: ROZZANO (MLW1) point
- Eastside: SPINO D'ADDA (MLE1) point

b. Rotte di Arrivo:

- Dal punto ROZZANO (MLW1) verso il punto ROGOREDO (MLW2)
- Dal punto SPINO D'ADDÀ (MLE1) verso il punto IDROSCALO (MLE2)

NOTA

Il circuito ad ovest, per i voli provenienti dal segmento ROZZANO (MLW1) - ROGOREDO (MLW2) in atterraggio per RWY 35 e FATO 36, è un circuito modificato composto dai soli tratti base sinistra e finale

4.4 Partenze

A meno di diversa istruzione da parte dell'ATC le operazioni dall'aeroporto di Milano/Linate devono svolgersi con le modalità di seguito indicate

4.4.1 Punti di uscita e rotte di partenza

- Decollo da RWY 35 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'ADDÀ (MLE1) (punto di uscita)
- Decollo da 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'ADDÀ (MLE1) (punto di uscita)

4.5 Sorvoli

NIL

4.6 VFR Speciale

Agli aeromobili ad ala fissa non sono consentite operazioni di atterraggio, decollo e circuito di traffico in VFR speciale, ad eccezione degli aereomobili militari e di Stato limitatamente al decollo ed atterraggio.

4.7 VFR notturno

Circuito di traffico con velivoli: RWY 35 a destra, RWY 17 a sinistra. 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

4.8 Attività addestrativa

NIL

5 LVP**5.1 Attivazione delle LVP**

Le procedure di bassa visibilità (LVP) sono attivate quando:

- RVR è uguale o inferiore a 550 m; e/o
- La base delle nubi è inferiore a 200ft in accordo al locale riporto meteorologico.

I piloti sono informati dell'attivazione delle LVP tramite trasmissione ATIS e/o RTF.

L'attivazione delle LVP su richiesta del pilota, in condizioni diverse da quelle specificate può essere soggetta a ritardo.

5.2 Utilizzo delle piste durante le LVP

Sono consentite operazioni in CAT III per RWY 35.

Sono consentite operazioni LVTO per RWY 35.

5.3 Operazioni in CAT II/III per addestramento

Gli avvicinamenti e gli atterraggi addestrativi in CAT 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.

La richiesta dovrà essere comunicata dal pilota con congruo anticipo all'ATC e contenere esplicita indicazione che l'attività è ai fini addestrativi.

b. Arrival Routes:

- From ROZZANO (MLW1) point bound to ROGOREDO (MLW2)
- From SPINO D'ADDÀ (MLE1) point bound to IDROSCALO (MLE2)

REMARK

The western circuit, for flights inbound from ROZZANO (MLW1) - ROGOREDO (MLW2) stretch intending to land on RWY 35 and on FATO 36, is a modified circuit comprising a left base and final leg only

4.4 Departures

Unless otherwise instructed by ATC, operations from Milano/Linate airport must be carried out as hereafter specified

4.4.1 Departing routing

- Take off from RWY 35 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'ADDÀ (MLE1) (exit point)
- Take off from 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'ADDÀ (MLE1) (exit point)

4.5 Overflying

NIL

4.6 Special VFR

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.

4.7 VFR/N

Traffic pattern with aeroplanes: right side RWY 35, left side RWY 17. 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

4.8 Training activity

NIL

5 LVP**5.1 Criteria for initiation of LVP**

Low Visibility Procedures (LVP) will be in force when:

- RVR is equal to or less than 550m; and/or
- cloud base height is below 200ft according to the meteorological local report.

Pilots are informed by ATIS and/or RTF when LVP are in force.

The activation of the LVP at the request of the pilot, under conditions different from those specified, may be subject to delay.

5.2 Use of the runway during LVP

RWY 35 is approved for CAT III operations.

RWY 35 is approved for LVTO operations.

5.3 CAT III operations for training

Practice CAT 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.

The request must be communicated by the pilot well in advance to the ATC and contain explicit indication that the activity is for training purpose.

5.4 Luci e segnaletica a terra per l'utilizzo nell'ambito delle LVP

Vedi Aerodrome chart

5.4 Lights and ground signs for use in LVP

See Aerodrome chart

LIML AD 2.23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE
LIML AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION
1 OPERAZIONI DI DE-ICING

Sull'aeroporto di Linate le operazioni di de-snowing e de-icing vengono eseguite sulle apposite aree dell'Apron Nord:

AREE DE-ICING DESNOWING/ 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 wingspan 36 m
	Piazzola/Stand 74	Aeromobili con massima apertura alare 48 m/Aircraft max wingspan 48 m

Fornitore del servizio de-icing: SEA

Sistema de-icing: adatto a tutti i tipi di aeromobili

Liquidi: acqua calda e fluido de-icing Tipo II (percentuali di miscelazione 50, 75, 100%)

Operazioni di de-icing: H24

Il tempo minimo standard di rullaggio potrebbe aumentare in relazione alle condizioni meteorologiche.

De-icing provider: SEA

De-icing facilities: all type of aircraft

Liquid types: hot water and Type II de-icing fluid (mixing percentages 50, 75, 100%)

De-icing operations: H24

Minimum standard taxiing time may increase in accordance to weather conditions.

1.1 Responsabilità

Tutte le operazioni di de-icing e de-snowing e le relative responsabilità sono conformi alle JAR OPS (Rif. Jar ops 1.345).

1.1 Responsibility

All de-icing and de-snowing operations and related responsibilities are in compliance with JAR OPS (Ref. Jar ops 1.345).

1.2 Procedure

1.2.1. 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.

1.2.2. 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.

1.2.3. Non verranno accettate richieste durante il rullaggio

1.2.4. Allo start-up il pilota riporterà alla TWR di aver già concordato le modalità delle operazioni di de-icing.

1.2.5. Per la posizione di de-icing attendere le istruzioni della TWR via apron taxiway.

1.2.6. L'assistenza del follow-me è a richiesta del pilota. Durante le LVP il marshaller guiderà l'aeromobile alla posizione di de-icing.

1.2.7. Il pilota dovrà riportare alla TWR "pronto a muovere" solo dopo che le procedure di de-icing al suolo siano state completate.

1.2 Procedures

1.2.1. 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.

1.2.2. 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.

1.2.3. No request will be accepted during taxiing

1.2.4. Pilot, at start-up, will report to TWR to have already agreed upon de-icing operations.

1.2.5. For de-icing position expect TWR instructions to position via apron taxiway.

1.2.6. Follow-me car assistance on pilot's request. During LVP marshaller will guide the aircraft to the de-icing position.

1.2.7. Pilot in command shall report to TWR "ready to move" only after ground de-icing procedures have been completed.

1.3 Stato dei motori durante le operazioni

1.3.1. Aeromobili bimotore: entrambi i motori al minimo.

1.3.2. Aeromobili a tre motori: coda spento, interni al minimo.

1.3.3. Aeromobili a quattro motori: esterni spenti, interni al minimo.

1.3.4. Aeromobili ad elica: spenti quando possibile.

1.3 Aircraft engines status during operations

1.3.1. Twin engine aircraft: both on idle power.

1.3.2. Three engine aircraft: tail out, internal idle power.

1.3.3. Four engine aircraft: external out, internal idle power.

1.3.4. Propeller aircraft: propellers should be shut down when possible.

2 OPERAZIONI CON ELICOTTERI

2.1. FATO (Final Approach And Take Off area) 18/36 disponibile per VFR, SVFR, VFR/N, SVFR/N (IFR esclusi)

a. Non è consentito effettuare airtaxiing sull' Apron Nord

b. Per motivi di sicurezza non è consentito effettuare airtaxiing sull' Apron Ovest eccetto che:

- di giorno da posizione d'attesa intermedia K1 all'area di parcheggio GA2, con l'ausilio del follow-me o secondo le istruzioni del marshalling service

2 HELICOPTER OPERATIONS

2.1. FATO (Final Approach And Take Off area) 18/36 available for VFR, SVFR, VFR/N, SVFR/N (IFR excluded)

a. Airtaxiing not permitted on North Apron

b. Due to safety reasons airtaxiing is not permitted on West Apron except:

- by day from intermediate holding position K1 to parking area GA2, with follow-me or marshalling service instructions

- 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 GA4 e viceversa, con l'ausilio del follow-me o secondo le istruzioni del marshalling service

2.2. La presenza degli ostacoli naturali (alberi) sotto elencati deve essere considerata durante le operazioni notturne e diurne per l'avvicinamento alla FATO 18 e il decollo da TLOF36:

1. CLEARANCE -8.59M, COORD 452746.0N 0091604.9E ELEV 28.64M (93.96FT) AGL/136.84M (448.94FT) AMSL
2. CLEARANCE -8.63M, COORD 452746.6N 0091604.8E ELEV 29.28M (96.06FT) AGL/137.71M (451.80FT) AMSL
3. CLEARANCE -4.95M, COORD 452749.9N 0091608.4E ELEV 29.51M (96.81FT) AGL/138.32M (453.80FT) AMSL
4. CLEARANCE -5.03M, COORD 452750.3N 0091608.8E ELEV 30.32M (99.47FT) AGL/138.97M (455.93FT) AMSL
5. CLEARANCE -2.31M, COORD 452742.0N 0091609.0E ELEV 15.25M (50.03FT) AGL/124,75M (409.28FT) AMSL
6. CLEARANCE -3.13M, COORD 452747.7N 0091609.0E ELEV 25.11M (82.38FT) AGL/133,42M (437.72FT) AMSL
7. CLEARANCE -5.00M, COORD 452749.4N 0091608.6E ELEV 28.96M (95.01FT) AGL/137,76M (451.96FT) AMSL
8. CLEARANCE -5,25M, COORD 452751.2N 0091607.0E ELEV 29.93M (98.19FT) AGL/140,59M (461.25FT) AMSL
9. CLEARANCE -2,62M, COORD 452743.9N 0091605.1E ELEV 19.80M (64.96FT) AGL/128,00M (419.94FT) AMSL
10. CLEARANCE -3,32M, COORD 452743.7N 0091604.5E ELEV 20.60M (67.58FT) AGL/128,50M (421.58FT) AMSL
11. CLEARANCE -1,84M, COORD 452744.0N 0091603.7E ELEV 19.40M (63.64FT) AGL/127,50M (418.30FT) AMSL
12. CLEARANCE -0,02M, COORD 452744.3N 0091603.3E ELEV 18.20M (59.71FT) AGL/126,00M (413.38FT) AMSL
13. CLEARANCE -2,29M, COORD 452745.0N 0091602.9E ELEV 21.80M (71.52FT) AGL/130,00M (426.50FT) AMSL
14. CLEARANCE -0,66M, COORD 452744.9N 0091603.4E ELEV 19.20M (62.99FT) AGL/127,50M (418.30FT) AMSL
15. CLEARANCE -0,62M, COORD 452744.6N 0091604.0E ELEV 18.90M (62.00FT) AGL/127,00M (416.66FT) AMSL
16. CLEARANCE -0,35M, COORD 452744.4N 0091604.7E ELEV 18.50M (60.69FT) AGL/126,50M (415.02FT) AMSL
17. CLEARANCE -0,22M, COORD 452744.6N 0091605.0E ELEV 18.70M (61.35FT) AGL/126,50M (415.02FT) AMSL
18. CLEARANCE -3,40M, COORD 452746.8N 0091602.8E ELEV 25.10M (82.34FT) AGL/133,00M (436.35FT) AMSL
19. CLEARANCE -3,92M, COORD 452747.1N 0091602.3E ELEV 26.10M (85.62FT) AGL/134,00M (439.63FT) AMSL
20. CLEARANCE -3,06M, COORD 452747.8N 0091602.6E ELEV 25.80M (84.64FT) AGL/134,00M (439.63FT) AMSL
21. CLEARANCE -1,16M, COORD 452749.9N 0091602.9E ELEV 24.80M (81.36FT) AGL/135,00M (442.91FT) AMSL
22. CLEARANCE -3,41M, COORD 452749.8N 0091604.4E ELEV 27.30M (89.56FT) AGL/137,00M (449.47FT) AMSL
23. CLEARANCE -0,25M, COORD 452751.3N 0091604.8E ELEV 24.30M (79.72FT) AGL/136,00M (446.19FT) AMSL
24. CLEARANCE -4,00M, COORD 452751.7N 0091607.4E ELEV 30.50M (100.06FT) AGL/140,00M (459.31FT) AMSL

- 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 GA4 and viceversa, with follow-me or marshalling service instructions

2.2. The presence of below listed natural obstacles (trees) shall be considered during night and day operations for approach to FATO 18 and take-off from TLOF36:

1. CLEARANCE -8.59M, COORD 452746.0N 0091604.9E ELEV 28.64M (93.96FT) AGL/136.84M (448.94FT) AMSL
2. CLEARANCE -8.63M, COORD 452746.6N 0091604.8E ELEV 29.28M (96.06FT) AGL/137.71M (451.80FT) AMSL
3. CLEARANCE -4.95M, COORD 452749.9N 0091608.4E ELEV 29.51M (96.81FT) AGL/138.32M (453.80FT) AMSL
4. CLEARANCE -5.03M, COORD 452750.3N 0091608.8E ELEV 30.32M (99.47FT) AGL/138.97M (455.93FT) AMSL
5. CLEARANCE -2.31M, COORD 452742.0N 0091609.0E ELEV 15.25M (50.03FT) AGL/124,75M (409.28FT) AMSL
6. CLEARANCE -3.13M, COORD 452747.7N 0091609.0E ELEV 25.11M (82.38FT) AGL/133,42M (437.72FT) AMSL
7. CLEARANCE -5,00M, COORD 452749.4N 0091608.6E ELEV 28.96M (95.01FT) AGL/137,76M (451.96FT) AMSL
8. CLEARANCE -5,25M, COORD 452751.2N 0091607.0E ELEV 29.93M (98.19FT) AGL/140,59M (461.25FT) AMSL
9. CLEARANCE -2,62M, COORD 452743.9N 0091605.1E ELEV 19.80M (64.96FT) AGL/128,00M (419.94FT) AMSL
10. CLEARANCE -3,32M, COORD 452743.7N 0091604.5E ELEV 20.60M (67.58FT) AGL/128,50M (421.58FT) AMSL
11. CLEARANCE -1,84M, COORD 452744.0N 0091603.7E ELEV 19.40M (63.64FT) AGL/127,50M (418.30FT) AMSL
12. CLEARANCE -0,02M, COORD 452744.3N 0091603.3E ELEV 18.20M (59.71FT) AGL/126,00M (413.38FT) AMSL
13. CLEARANCE -2,29M, COORD 452745.0N 0091602.9E ELEV 21.80M (71.52FT) AGL/130,00M (426.50FT) AMSL
14. CLEARANCE -0,66M, COORD 452744.9N 0091603.4E ELEV 19.20M (62.99FT) AGL/127,50M (418.30FT) AMSL
15. CLEARANCE -0,62M, COORD 452744.6N 0091604.0E ELEV 18.90M (62.00FT) AGL/127,00M (416.66FT) AMSL
16. CLEARANCE -0,35M, COORD 452744.4N 0091604.7E ELEV 18.50M (60.69FT) AGL/126,50M (415.02FT) AMSL
17. CLEARANCE -0,22M, COORD 452744.6N 0091605.0E ELEV 18.70M (61.35FT) AGL/126,50M (415.02FT) AMSL
18. CLEARANCE -3,40M, COORD 452746.8N 0091602.8E ELEV 25.10M (82.34FT) AGL/133,00M (436.35FT) AMSL
19. CLEARANCE -3,92M, COORD 452747.1N 0091602.3E ELEV 26.10M (85.62FT) AGL/134,00M (439.63FT) AMSL
20. CLEARANCE -3,06M, COORD 452747.8N 0091602.6E ELEV 25.80M (84.64FT) AGL/134,00M (439.63FT) AMSL
21. CLEARANCE -1,16M, COORD 452749.9N 0091602.9E ELEV 24.80M (81.36FT) AGL/135,00M (442.91FT) AMSL
22. CLEARANCE -3,41M, COORD 452749.8N 0091604.4E ELEV 27.30M (89.56FT) AGL/137,00M (449.47FT) AMSL
23. CLEARANCE -0,25M, COORD 452751.3N 0091604.8E ELEV 24.30M (79.72FT) AGL/136,00M (446.19FT) AMSL
24. CLEARANCE -4,00M, COORD 452751.7N 0091607.4E ELEV 30.50M (100.06FT) AGL/140,00M (459.31FT) AMSL

3 WILDLIFE HAZARD

3.1 Concentrazione di volatili

Presenza di volatili nell'area di manovra e nelle vicinanze come dettagliato nella tabella sottoriportata.

3 WILDLIFE HAZARD

3.1 Birds concentration

Presence of birds on the manoeuvring area and surroundings as detailed in the table below.

Attività di monitoraggio/allontanamento in atto (Circolare ENAC APT 01-B).

3.2 Dissuasori presenti per allontanamento volatili:

- 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

Birds monitoring/evacuation activities in force (Circolare ENAC APT 01-B).

3.2 Anti-birds deterrent means:

- 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	Area 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 35 a metà pista. Greensward on both sides of RWY from RWY 35 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 17 a metà pista. Manto erboso vicino i raccordi N e K. Greensward on both sides of RWY from RWY 17 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 attraversando la pista tra la testata 35 e metà pista. Mainly in flight	Prevalentemente in volo attraversando la pista tra la testata 35 e metà pista. Mainly in flight crossing RWY from head RWY 35 to mid RWY.

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	Arearie di maggiore rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Gheppio Eurasian Kestrel	Tutto l'anno con maggior presenza APR-SEP Whole year with an increased presence in APR SEP	0600-2000	0-300	01-feb	Prevalentemente in volo Mainly in flight	Manto erboso ai lati della RWY da testata 35 a raccordo J. Manto erboso ai lati della TWY T. Greensward on both sides of RWY from head 35 to J. Greensward at both sides TWY T.
Piccione torraiolo 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 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 17. Greensward on both sides of RWY 17.
Rondine Common swallow	APR-SEP	0800-1400	0-300	1-50	Prevalentemente in volo Mainly flying	Prevalentemente in volo attraverso RWY 35 e RWY 17. Mainly flying crossing RWY 35 and RWY 17.
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 35 e metà pista. Mainly in flight crossing from RWY 35 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 35 e della TWY T. Greensward on both sides of RWY 35 and at both sides TWY T.

3.3 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).

3.3 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 17 a raccordo G. Greensward on both sides of RWY from head 17 to TWY G.

4 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE SU PIAZZALE NORD

Regole aggiuntive rispetto alle norme nazionali:

- 4.1. Le operazioni di rifornimento carburante sono vietate in caso di indisponibilità del Servizio Antincendio
- 4.2. 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
- 4.3. 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
- 4.4. 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)
- 4.5. Operazioni di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco:
 - a. essenziale accordo preventivo tra Vettore e Gestore sottoscritto tramite apposita Check-List reperibile nel Manuale d'Aeroporto SEA
 - b. 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
 - c. 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
 - d. 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.

4 REFUELING OPERATIONS ON NORTH APRON

National regulation and additional prescriptions:

- 4.1. Refuelling operations not allowed if aerodrome Fire Fighting Service is not available
- 4.2. 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
- 4.3. In case of 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
- 4.4. 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)
- 4.5. Refuelling operations with passengers on board when embarking or disembarking:
 - a. 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)
 - b. 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)
 - c. 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
 - d. 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.

**5 DOCUMENTI DI AZIONE E ACCETTAZIONE DELLA
DEVIAZIONE (DAAD), CONDIZIONI SPECIALI (SC) E LIVELLI
DI SICUREZZA EQUIVALENTE (ELOS)**

Numero	Descrizione	Riferimenti AIP
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
SC.LIML.002	<p>La prima sezione della superficie di avvicinamento della pista 17 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.003	<p>La prima sezione della superficie di avvicinamento della pista 35 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.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

**5 DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENTS
(DAAD), SPECIAL CONDITIONS (SC) AND EQUIVALENT LEVEL
OF SAFETY (ELOS)**

Number	Description	AIP reference
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>RWY 17 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>RWY 35 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.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

Numero	Descrizione	Riferimenti AIP
SC.LIML.006	<p>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</p> <p>Rif: CS ADR-DSN.L.605 – Mandatory instruction marking</p>	NIL

Number	Description	AIP reference
SC.LIML.006	<p>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</p> <p>Ref: CS ADR-DSN.L.605 – Mandatory instruction marking</p>	NIL

LIML AD 2.24 CARTE AERONAUTICHE RELATIVE ALL'AEROPORTO**LIML AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE 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-NORTH APRON-ICAO	AD 2 LIML 2 - 7
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART-NORTH APRON-ICAO DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIML 2 - 9
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART ICAO - WEST APRON	AD 2 LIML 2 - 13
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 17/35	AD 2 LIML 3 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE B ICAO	AD 2 LIML 3 - 3
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART RWY 35	AD 2 LIML 3 - 5
RNAV 1 OR RNP 1 ARRIVAL TRANSITION AND STAR RWY 35	AD 2 LIML 4 - 1
RNAV 1 OR RNP 1 ARRIVAL TRANSITION AND STAR RWY 35 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIML 4 - 3
ARRIVAL TRANSITION AND STAR RWY 35 (ATC DISCRETION)	AD 2 LIML 4 - 9
ARRIVAL TRANSITION AND STAR RWY 35 (ATC DISCRETION) DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIML 4 - 11
ARRIVAL TRANSITION AND STAR RWY 17	AD 2 LIML 4 - 13
ARRIVAL TRANSITION AND STAR RWY 17 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIML 4 - 15
ICAO VISUAL APPROACH CHART	AD 2 LIML 5 - 1
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS-Z RWY 35	AD 2 LIML 5 - 3
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS-Z RWY 35 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIML 5 - 5
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS or LOC Y RWY 35	AD 2 LIML 5 - 7
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 35	AD 2 LIML 5 - 9
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 35 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIML 5 - 11
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR RWY 35	AD 2 LIML 5 - 15
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 17	AD 2 LIML 5 - 17
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 17 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIML 5 - 19
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR RWY 17	AD 2 LIML 5 - 23
INITIAL CLIMB PROCEDURES AND SID RWY 35	AD 2 LIML 6 - 1
INITIAL CLIMB PROCEDURES AND SID RWY 35 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIML 6 - 3
SID RNAV1 RWY 35 (TO BE PLANNED IN CASE OF LIN VOR OR SRN VOR UNAVAILABILITY ONLY)	AD 2 LIML 6 - 7



Carte - Charts	Pagine - Pages
SID RNAV1 RWY 35 (TO BE PLANNED IN CASE OF LIN VOR OR SRN VOR UNAVAILABILITY ONLY) DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIML 6 - 9
TRANSITION SEGMENTS TO ENROUTE RWY 35 MILANO/LINATE	AD 2 LIML 6 - 11
TRANSITION SEGMENTS TO ENROUTE RWY 35 MILANO/LINATE DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIML 6 - 13
INITIAL CLIMB PROCEDURES AND SID RWY 17	AD 2 LIML 6 - 17
INITIAL CLIMB PROCEDURES AND SID RWY 17 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIML 6 - 19
SID RNAV 1 RWY 17	AD 2 LIML 6 - 21
SID RNAV 1 RWY 17 DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIML 6 - 23
TRANSITION SEGMENTS TO ENROUTE RWY 17 MILANO/LINATE	AD 2 LIML 6 - 25
TRANSITION SEGMENTS TO ENROUTE RWY 17 MILANO/LINATE DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIML 6 - 27
OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE AREA RWY 35	AD 2 LIML 6 - 31
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO	AD 2 LIML 8 - 1

LIML AD 2.25 Penetrazione della VSS (Visual Segment Surface)

LIML AD 2.25 Visual segment surface (VSS) penetration