

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

1	Coordinate ARP ARP coordinates	45°37'48"N 008°43'23"E
2	Direzione e distanza dalla città Direction and distance from city	39.97 Km NW from Milano 39.97 Km NW da Milano
3	Elevazione/Temperatura di riferimento Elevation/Reference temperature	768 FT / 30.2° C
4	Ondulazione del geoide Geoid undulation	149.69 FT
5	Declinazione magnetica/Variazione annuale Magnetic variation/Annual change	3° E (2020.0) / 8'E
6	Autorità amministrativa aeroportuale Aerodrome administration authority	<p>ENAC - DT Milano Malpensa Aeroporto Malpensa 21010 Malpensa (Varese) tel +39 02 74867702 e-mail: malpensa.apt@enac.gov.it pec: protocollo@pec.enac.gov.it</p> <p>Gestore aeroportuale S.E.A. (SOCIETA' ESERCIZI AEROPORTUALI) tel +39 02 74851 TELEX SEA: 321597 AFTN: LIMCYD Responsabile scalo in turno: tel +39 02 74862313 fax +39 02 74860034 email: rst@seamilano.eu</p> <p>Aerodrome operator S.E.A. (SOCIETA' ESERCIZI AEROPORTUALI) tel +39 02 74851 TELEX SEA: 321597 AFTN: LIMCYD Responsible on shift: tel +39 02 74862313 fax +39 02 74860034 email: rst@seamilano.eu</p> <p>Autorità ATS ENAV S.p.A. - Malpensa Tel: +39 02 58579405; fax: +39 02 58579495 e-mail: ci-malpensa@enav.it</p> <p>ATS authority</p>
7	Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Note Remarks	<p>1. Codice di riferimento Annesso 14 per infrastrutture di volo: 4F</p> <p>2. Distanza e direzione dell'ARP dalla TWR: 1.203 Km NE</p> <p>1. Ref code Annex 14 flight infrastructure: 4F</p> <p>2. ARp distance and direction from TWR: 1.203 Km NE</p>

LIMC AD 2.3 ORARIO DEI SERVIZI**LIMC 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	H24
9	Handling Handling	H24
10	Servizi di sicurezza Security	H24
11	De-icing De-icing	H24
12	Note Remarks	1. ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1 2. Rifornimento: DISMA, CARBOIL, LEVORATO MARCEVAGGI srl 3. Frequenze radio società di Handling: Airport Handling 131.950 MHz Aviapartner 131.605 MHz AGS 131.665 MHz Fedex 131.625 MHz 1. ARO CBO MILANO: see GEN 3.1 2. Fuelling: DISMA, CARBOIL, LEVORATO MARCEVAGGI srl 3. Handling companies contact frequency: Airport Handling 131.950 MHz Aviapartner 131.605 MHz AGS 131.665 MHz Fedex 131.625 MHz

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

1	Attrezzatura di carico e scarico merci Cargo-handling facilities	Nastri trasportatori - Elevatori - Trattori - Carrelli Disposizioni concernenti il servizio di handling Tutti i voli commerciali, in aggiunta ai voli di linea ed ai charter non schedulati, devono trasmettere il piano di volo alla società di gestione del servizio handling 24 ore prima dell'orario stimato di decollo. In caso contrario non potranno essere garantiti puntualmente le scale, l'area di parcheggio ed il rifornimento Conveyor belts - Elevators - Tractors - Trolleys Provision concerning handling service All commercial flights, in addition to airline and unscheduled charter flights, must transmit their FPL to the handling agent 24 hours before estimated time of departure. Otherwise punctuality of ramp assistance, parking area and refuelling will not be assured
2	Tipi di carburante/Olio Fuel/Oil types	JET A1 / NIL

3	Capacità di rifornimento Fuelling capacity	Capacità complessiva: a) 30 distributori capacità di erogazione 65 litri/sec b) 5 autobotti capacità di erogazione 10-13 litri/sec Total capacity: a) 30 dispensers distribution capacity 65 litres/sec b) 5 tanktrucks distribution capacity 10-13 litres/sec
4	Sistema de-icing De-icing facilities	Capacità dell'impianto fisso: 400.000 litri Automezzi: 9 Vestergaard Elephant Beta 10 JBT Tempest Fixed plant capacity: 400.000 litres Vehicles: 9 Vestergaard Elephant Beta 10 JBT Tempest
5	Hangar per aeromobili in transito Hangar space for visiting aircraft	Hangar gestito da Lufthansa Technik per manutenzione Airbus A320, A330, A340, Boeing 737NG, 777, 787 - Superficie campata centrale 7.100 mq, superficie campata ovest 4.850 mq - Temperatura e umidità controllate Hangar gestito da SEA Prime per ricovero e manutenzione – Superficie 4.690 mq - Temperatura e umidità controllate Hangar managed by Lufthansa Technik for maintenance of Airbus A320, A330, A340 families, Boeing 737NG, 777, 787 families. - Centre span area 7.100 mq, west span area 4.850 mq - Temperature and humidity controlled Hangar managed by SEA Prime for recovery and maintenance - Area 4690 mq - Temperature and humidity controlled
6	Servizio riparazioni per aeromobili in transito Repair facilities for visiting aircraft	Lavori di manutenzione estesi, come modifiche al motore e all'APU, riparazioni strutturali, modifiche complesse, lavaggi del motore, test delle turbine ad aria, ispezioni dell'endoscopio e revisioni complete del motore Extensive maintenance work, like engine and APU changes, structural repairs, complex modification, engine washes, air turbine tests, borescope inspections and full engine overhaul
7	Note Remarks	1. Capacità di rifornimento suddivisa in: a. CARBOIL (ENI): <ul style="list-style-type: none"> • 18 distributori • 2 autobotti b. LEVORATO MARCEVAGGI srl (ESSO-TOTAL-TAMOIL): <ul style="list-style-type: none"> • 12 distributori • 3 autobotti 1. Fuelling capacity in detail: a. CARBOIL (ENI): <ul style="list-style-type: none"> • 18 dispensers • 2 tanktrucks b. LEVORATO MARCEVAGGI srl (ESSO-TOTAL-TAMOIL): <ul style="list-style-type: none"> • 12 dispensers • 3 tanktrucks

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

1	Alberghi Hotels	Disponibili in aeroporto - a Cardano al Campo - Case Nuove - Somma Lombardo - Vizzola Ticino Available in airport - in Cardano al Campo - Case Nuove - Somma Lombardo - Vizzola Ticino
---	--------------------------------------	---

2	Ristoranti Restaurants	TERMINAL 1: 1500 pasti Orario 1000-2100 (0900-2000) 554 posti a sedere TERMINAL 2: 300 pasti Orario 1000-2100 (0900-2000) 250 posti a sedere TERMINAL 1: 1500 meals Hours 1000-2100 (0900-2000) 554 seats TERMINAL 2: 300 meals Hours 1000-2100 (0900-2000) 250 seats
3	Trasporti Transportation	Autobus - Taxi - Treno - Autonoleggi Autobus - Taxi - Train - Rental car
4	Servizio medico Medical facilities	Pronto soccorso aeroportuale (H24) 4 ambulanze 1 auto medica 7 car-ambulanze nel terminal 21 DAE automatici Servizio veterinario assicurato Ospedali: Gallarate km 7, Somma Lombardo km 7 Airport First aid (H24) 4 ambulances 1 medical equipped car 7 terminal car ambulances 21 automatic AED Vet service assured Hospitals: Gallarate km 7, Somma Lombardo km 7
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. TERMINAL 1: Farmacia - Deposito Bagagli - Uffici Noleggio Auto 2. TERMINAL 2: Farmacia - Deposito Bagagli - Ufficio Noleggio 1. TERMINAL 1: Chemist - Left luggage office - Car rentals 2. TERMINAL 2: Chemist - Left luggage office - Car rentals

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

1	Categoria servizio antincendio aeroportuale Aerodrome category for fire fighting	CAT 10 ICAO
2	Equipaggiamento per il soccorso Rescue equipment	Conforme CAT 10 ICAO 1 Vettura Comando 2 Striker AIS - Acqua Schiuma Polvere 10 Super Dragon AIS- Acqua Schiuma Polvere 1 Dragon AIS - - Acqua Schiuma 1 AF NBCR - Chimico radioattivo 1 ARTT Trattore Cisterna - 35000 Litri Acqua 1 ASA 100 Attrezzatura di soccorso aeroportuale 2 ASA 200 Attrezzatura di soccorso aeroportuale In compliance with CAT 10 ICAO 1 Command car 2 Striker AIS - Water Foam Powder 10 Super Dragon AIS- Water Foam Powder 1 Dragon AIS - - Water Foam 1 AF NBCR - Radioactive chemist 1 ARTT Tank Tractor - 35000 Liters of Water 1 ASA 100 Airport Rescue equipment 2 ASA 200 Airport 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 80 m Contatto di riferimento - RST : +39 02 74862313 Lifting apparatus and towing facilities for all type of aircraft wingspan up to 80 m Reference contact - RST : +39 02 74862313
4	Note Remarks	1. 199 pozzetti idranti Capacità di erogazione 27000 litri/min 2. Area addestramento Vigili del Fuoco a sud-est della RWY 35R; possibili fiamme libere durante le ore diurne ad eccezione di procedure bassa visibilità (LVP) attive(vedi AERODROME CHART ICAO) 1. 199 hydrants distribution capacity 27000 litres/min 2. Fire Brigade Training on south-east RWY 35R; firefighting drill with open flames may occur only during daylight hours not with low visibility procedures (LVP) activated (see AERODROME CHART ICAO)

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

1	Equipaggiamenti di pulitura Types of clearing equipment	73 veicoli composti da : - Spazzatrici aeroportuali - Turbo frese - Spazzatrici soffianti trainate/semoventi - Motrici con lama da neve - 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) 73 vehicles composed of : - Airport sweepers - Compact self-propelled snow-blowers - High-performance pulled/self-propelled jet sweepers - Compact snowploughs - 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
----------	--	--

2	Priorità Clearance priorities	1 – RWY 17R/35L – RWY 17L/35R – TWY EM, EW, BE, BW, L, WB, GE, GW, AA, AB, E, CA, W e K 2 – Piazzale Nord/Ovest – Piazzole di sosta a/m - altre TWY 3 – Restante parte dell'area di movimento e viabilità esterna all'area di movimento 1 – RWY 17R/35L – RWY 17L/35R – TWY EM, EW, BE, BW, L, WB, GE, GW, AA, AB, E, CA, W and K 2 – North/West Apron – Aircraft stands - other TWYs 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 Remarks	<p>1. L'aderenza delle piste 35R/17L e 35L/17R è misurata ogni 10 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 95km/h) o uguale o inferiore a 0.50 (verifica a 65km/h), la pista potrebbe essere slippery quando è bagnata e verranno intraprese azioni di manutenzione correttiva. In tal caso verrà emessa apposita informativa aeronautica NOTAM.</p> <p>2. La rimozione della neve viene eseguita come descritto nel "Manuale d'aeroporto" sezione "Winter Operations" disponibile su richiesta a compliance@seamilano.eu</p> <p>3. Durante le operazioni invernali, piste e raccordi saranno trattati con prodotto KFOR (potassium formate fluids).</p> <p>4. Piste invernali appositamente preparate: non applicabile.</p> <p>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.</p> <p>1. RWY 35R/17L e 35L/17R adherence characteristic is measured every 10 days in dry conditions by use of surface friction tester vehicle with device self-wetting. If the value of friction coefficient measured is equal or less than 0.34 (check at 95km/h) or equal or less than 0.50 (check at 65km/h), RWY may be slippery when wet and maintenance and corrective actions will be taken. In this case an appropriate aeronautical information NOTAM will be issued.</p> <p>2. Snow removal is performed as detailed in "Airport manual" section "Winter Operations" available on request to compliance@seamilano.eu</p> <p>3. During winter operations, RWYs and TWYs will be de/anti-iced with KFOR (potassium formate fluids) product.</p> <p>4. Specially prepared winter runways: not applicable.</p> <p>5. Runway condition assessment and reporting are managed in conformity with prescription contained in AIP section AD 1.2, item 2.</p>

LIMC AD 2.8 DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO E ALLA POSIZIONE DEI PUNTI DI CONTROLLO**LIMC 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
		Apron T1 and Cargo Apron	CONC/BITUMCONG	PCN 96/F/A/W/T
		Apron T2	CONC/BITUMCONG	PCN 68/R/B/W/T

2	Larghezza, superficie e resistenza delle TWY TWY width, surface and strength	Identificativo della TWY	Larghezza (M)	Superficie	Resistenza
		Designator of TWY	Width (M)	Surface	Strength
		AA	30 M	CONC/BITUMCONG	PCN 100/R/B/W/T
		AB	30 M	CONC/BITUMCONG	NIL
		BE	30 M	BITUMCONG	PCN 80/F/A/W/T
		BW	30 M	BITUMCONG	PCN 119/F/A/W/T
		C	30 M	BITUMCONG	PCN 98/F/A/W/T
		CA	30 M	CONC/BITUMCONG	PCN 120/F/A/W/T
		CB-GH	30 M	CONC	PCN 100/R/B/W/T
		CF	30 M	CONC/BITUMCONG	PCN 107/F/A/W/T
		CH	57 M	BITUMCONG	PCN 105/F/B/W/T
		D	30 M	CONC/BITUMCONG	NIL
		DM	30 M	CONC/BITUMCONG	PCN 70/F/A/W/T
		E	30 M	BITUMCONG	NIL
		EM-DE-GE-GW-F-DA-L-DB-W-WB-K	30 M	BITUMCONG	PCN 100/F/A/W/T
		EW	30 M	BITUMCONG	PCN 90/F/A/W/T
		FE	30 M	BITUMCONG	PCN 81/F/A/W/T
		GS	11 M	BITUMCONG	PCN 103/F/A/W/T
		H	30 M	BITUMCONG	PCN 120/F/A/W/T
3	Localizzazione/Elevazione ACL ACL location/Elevation	NIL / NIL			
4	Punto di controllo VOR /INS VOR/INS checkpoints	NIL / NIL			
5	Note 1. La larghezza delle TWY D, CA, C, DM e CF, al punto 2, comprende le fasce laterali di 7.5 m per lato con superficie in calcestruzzo e PCN così come segue: D: PCN 48/R/C/W/T CA: PCN 100/R/B/W/T C: PCN 42/R/B/W/T DM: PCN 67/R/B/W/T CF: PCN 80/R/C/W/T Remarks 2. Larghezza della TWY K tra l'Apron TWY P e l'Apron TWY T: 25 m Larghezza della TWY K tra l'Apron TWY T e l'Apron TWY Z: 30 m	Note 1. La larghezza delle TWY D, CA, C, DM e CF, al punto 2, comprende le fasce laterali di 7.5 m per lato con superficie in calcestruzzo e PCN così come segue: D: PCN 48/R/C/W/T CA: PCN 100/R/B/W/T C: PCN 42/R/B/W/T DM: PCN 67/R/B/W/T CF: PCN 80/R/C/W/T Remarks 2. Width TWY D, CA, C, DM and CF, at point 2, includes side bands 7.5 m each side with concrete surface and PCN as follows: D: PCN 48/R/C/W/T CA: PCN 100/R/B/W/T C: PCN 42/R/B/W/T DM: PCN 67/R/B/W/T CF: PCN 80/R/C/W/T 2. TWY K width between Apron TWY P and Apron TWY T: 25 m TWY K width between Apron TWY T and Apron TWY Z: 30 m			

LIMC AD 2.9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA, SISTEMA DI CONTROLLO E SEGNALETICA**LIMC 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 Pannelli all'ingresso delle vie di rullaggio e dei raccordi (illuminati di notte) 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 Panels at the entrance of TWY and intersection (lighted at night) Emergency: follow-me
----------	---	---

2	Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY	<p>RWY: designazione, soglia, zona di toccata, asse centrale, bordo pista e fine pista; adeguata segnaletica ed illuminazione prevista.</p> <p>La pista 17L/35R è provvista di corpi illuminanti a LED.</p> <p>TWY: asse centrale, bordo raccordo e punti attesa a tutte le intersezioni con TWY/RWY; adeguata segnaletica ed illuminazione prevista.</p> <p>I raccordi AA, AB, E, D, CB, CA, CH, C, EM, DE, DM, CF, FE, GE, GW, WB, F, DB, DA, L, EW, W, K sono provvisti di corpi illuminanti a LED.</p> <p>Vedi carta AD in vigore</p> <p>RWY and TWY markings and lights</p> <p>RWY: designation, THR, TDZ, centre line, edge and runway end; appropriate markings and lighting provided.</p> <p>Runway 17L/35R is equipped with light units emitting diode (LED) lights.</p> <p>TWY: centre line, edge and holding positions at all TWY/RWY intersections; appropriate markings and lighting provided.</p> <p>Taxiway: AA, AB, E, D, CB, CA, CH, C, EM, DE, DM, CF, FE, GE, GW, WB, F, DB, DA, L, EW, W, K are equipped with light units emitting diode (LED) lights.</p> <p>See AD chart in force</p>
3	Barre d'arresto	<p>Barre d'arresto su TWY: AA, AB, CA, BE, EM, DE, DM, FE, GE, BW, EW, F, WB, GW, GH, H, W, K, Y Barre NO-ENTRY su TWY: E, D, CB, DA, DB, L sono provviste di corpi illuminanti a LED. Vedi carta AD in vigore</p> <p>Stop bars</p> <p>Stop bars on TWY: AA, AB, CA, BE, EM, DE, DM, FE, GE, BW, EW, F, WB, GW, GH, H, W, K, Y NO-ENTRY bars on TWY: E, D, CB, DA, DB, L are equipped with light units emitting diode (LED) lights. See AD chart in force</p>
4	Note	<p>1. Segnaletica orizzontale e verticale illuminata, con dicitura "NO ENTRY", provvista di corpi illuminanti a LED, situata come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. su TWY E, D e CB in direzione RWY 35R/17L b. su TWY DA, L e DB in direzione RWY 35L/17R <p>Sugli stessi raccordi sono istallate barre luci rosse fisse come indicato da carta AD</p> <p>1. "NO ENTRY" illuminated vertical and horizontal signs, equipped with light units emitting diode (LED) lights, positioned as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. on TWY E, D and CB towards RWY 35R/17L b. on TWY DA, L and DB towards RWY 35L/17R <p>On the above TWY fixed red lights are installed as depicted on AD chart</p> <p>Remarks</p>

LIMC AD 2.10 OSTACOLI AEROPORTUALI**LIMC 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					

LIMC AD 2.11 INFORMAZIONI METEOROLOGICHE**LIMC 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 Office responsible for TAF preparation / Period of validity	ITALY MFU / 30 H
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	Malpensa TWR, Milano 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, in prevalenza con venti settentrionali (föhn), più frequentemente tra Novembre e Febbraio. La possibile associazione con intense correnti discendenti determina una grande variabilità spazio-temporale del vento.</p> <p>4. Posizione stazione MET sulla TWR 35 m AGL</p> <p>5. Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 10300ft e cumulonembi o cumuli torregianti con base di qualsiasi altezza</p> <p>1. ARO CBO MILANO: see GEN 3.</p> <p>2. ITALY MFU: see GEN 3.5</p> <p>3. Aerodrome occasionally affected by terrain induced wind shear phenomena, mostly originated by northern winds (föhn) and more frequently occurring between November and February. The possible association with intensive downdrafts originates a high wind variability both in space and time.</p> <p>4. MET station is located on TWR at 35 m AGL</p> <p>5. Clouds of operational significance: clouds with base height below 10300ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance</p>

LIMC AD 2.12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE**LIMC 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
17L	169.03°	3920 x 60	PCN 72/F/A/W/T ASPH	45°38'31.33"N 008°43'48.85"E 45°36'56.70"N 008°44'14.99"E 149.3 FT	744.8 FT / 745.0 FT
35R	349.03°	3920 x 60	PCN 72/F/A/W/T ASPH	45°36'56.70"N 008°44'14.99"E 45°39'01.33"N 008°43'40.55"E 148.4 FT	690.9 FT / 708.2 FT
17R	169.02°	3920 x 60	PCN 91/F/A/W/T ASPH	45°38'43.63"N 008°43'07.41"E 45°36'38.99"N 008°43'41.86"E 149.6 FT	764.1 FT / 764.0 FT
35L	349.03°	3920 x 60	PCN 91/F/A/W/T ASPH	45°36'51.86"N 008°43'38.30"E 45°38'43.63"N 008°43'07.41"E 148.4 FT	696.1 FT / 714.0 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
17L	Pendenza longitudinale 0.60% Longitudinal slope 0.60%	NIL	120 x 150	4040 x 300	240 x 150
35R	Pendenza longitudinale 0.60% Longitudinal slope 0.60%	NIL	160 x 150	4040 x 300	240 x 150
17R	Pendenza longitudinale 0.58% Longitudinal slope 0.58%	NIL	200 x 150	4040 x 300	240 x 150
35L	Pendenza longitudinale 0.58% Longitudinal slope 0.58%	NIL	60 x 150	4040 x 300	217 x 150

Designazione RWY RWY Designation	OFZ Obstacle free zone	Note Remarks
1	12	13
17L	Non richiesta Not required	1) Testata in calcestruzzo/head in concrete PCN 73/R/B/W/T 2) Distanza tra/distance between RCL RWYs 35R/17L - 35L/17R = 808 m 3) DTHR 943 m 4) Superficie della STRIP in terra inerbita/STRIP surface with grass 5) Superficie RESA in asfalto sulla parte centrale (35x240m) e in terra inerbita nella parte laterale/ RESA central surface (35x240m) asphalt and lateral surface with grass 6) Sistema di arresto non disponibile/Arresting System not available
35R	Sì Yes	1) Testata in calcestruzzo/head in concrete PCN 73/ R/B/W/T 2) Distanza tra/distance between RCL RWYs 35R/17L - 35L/17R = 808 m 3) Superficie della STRIP in terra inerbita/STRIP surface with grass 4) Superficie della RESA in terra inerbita/RESA surface with grass 5) Sistema di arresto non disponibile/Arresting System not available
17R	Non richiesta Not required	1) Testata in calcestruzzo/head in concrete PCN 100/R/B/W/T 2) Distanza tra/distance between RCL RWYs 35R/17L - 35L/17R = 808 m 3) Superficie della STRIP in terra inerbita/STRIP surface with grass 4) Superficie RESA in asfalto/calcestruzzo sulla parte centrale (12x240m) e in terra inerbita nella parte restante/RESA central surface asphalt/concrete (12x240m) and remaining surface with grass 5) Sistema di arresto non disponibile/Arresting System not available
35L	Sì Yes	1) Testata in asfalto/head in ASPH PCN 100/F/A/X/T 2) Distanza tra/distance between RCL RWYs 35R/17L - 35L/17R = 808 m 3) DTHR 405 m 4) Superficie della STRIP in terra inerbita/STRIP surface with grass 5) Superficie RESA in asfalto (58x80m) dalla fine CWY e in terra inerbita nella parte restante/ RESA surface from CWY end (58x80m) in asphalt and in the remaining surface with grass 6) Sistema di arresto non disponibile/Arresting System not available

LIMC AD 2.13 DISTANZE DICHIARATE**LIMC AD 2.13 DECLARED DISTANCES**

Designazione RWY RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
17L INT TAKE-OFF AB	3869 3130	3989 3250	3869 3130	2977 -
35R	3902	4062	3902	3919
17R INT TAKE-OFF EW/EM	3882 3005	4082 3205	3882 3005	3920 -
35L INT TAKE-OFF F/FE INT TAKE-OFF WB	3914 2550 3515	3974 2610 3575	3914 2550 3515	3515 - -
NOTE	1. Gli Intersection Take-off sono utilizzabili soltanto su richiesta del pilota o su richiesta della TWR previo benestare del pilota			
REMARKS	1. Intersection Take-off are usable only on pilot's request or on TWR's request, previous pilot's agreement			

LIMC AD 2.14 LUCI DI AVVICINAMENTO E DI PISTA**LIMC 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
17L	CAT I	900	LIH	THR G	NIL	3.2° wing bars entrambi i lati both sides	19.4	NIL
35R	CAT I CAT II III	900 900	LIH LIH	THR + wing bars G	NIL	3° wing bars entrambi i lati both sides	21.6	900
17R	NIL	NIL	NIL	THR G	NIL	3° wing bars entrambi i lati both sides	21.2	NIL
35L	CAT I CAT II III	900 900	LIH LIH	THR + wing bars G	NIL	3° wing bars entrambi i lati both sides	21.2	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
17L	3020	15	W	LIH	950	60	R	LIH
	600	15	W/R	LIH	2370	60	W	LIH
	300	15	R	LIH	600	60	Y	LIH
35R	3020	15	W	LIH	3320	60	W	LIH
	600	15	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	15	R	LIH				
17R	3020	15	W	LIH	3320	60	W	LIH
	600	15	W/R	LIH	600	60	Y	LIH
	300	15	R	LIH				
35L	3020	15	W	LIH	405	60	R	LIH
	600	15	W/R	LIH	2915	60	W	LIH
	300	15	R	LIH	600	60	Y	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	
17L	R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	
35R	R	NIL	NIL	NIL	NIL	APCH LGT: CAT I III + EFAS	
17R	R	NIL	NIL	2	NIL	NIL	
35L	R	NIL	NIL	NIL	NIL	APCH LGT: CAT I III + EFAS	

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

1	Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari	Coordinate ABN: 45°38'46"N 008°43'25"E Caratteristiche: Caratteristiche: rotante a luci bianco/verde alternate a 180° Orario: HN +/-30
---	---	--

	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Coordinate IBN: 45°38'46"N 008°43'25"E Caratteristiche: Caratteristiche: luce verde, lettere "MAL" emesse in codice Morse in 12" con intervallo di 6" Orario: HN +/-30 ABN Coordinates: 45°38'46"N 008°43'25"E Characteristics: Characteristics: revolving white/green alternated lights at 180° Hours: HN +/-30 IBN Coordinates: 45°38'46"N 008°43'25"E Characteristics: Characteristics: green light, letters "MAL" Morse code flashed in 12" with interval of 6" Hours: HN +/-30
2	Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI location and lights Anamometer location and lights	LDI: Vedi carta AD in vigore Anemometri: 1) 380 m dopo THR RWY 35L, 180 m lato destro RCL. Illuminato. 2) 240 m dopo THR RWY 35R, 200 m lato destro RCL. Illuminato. 3) 330 m dopo THR RWY 17L, 210 m lato sinistro RCL. Illuminato. 4) 480 m dopo THR RWY 17R, 150 m lato sinistro RCL. Illuminato. LDI: See AD chart in force Anemometers: 1) 380 m after THR RWY 35L, 180 m right side RCL. Lighted. 2) 240 m after THR RWY 35R, 200 m right side RCL. Lighted. 3) 330 m after THR RWY 17L, 210 m left side RCL. Lighted. 4) 480 m after THR RWY 17R, 150 m left side RCL. Lighted.
3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY TWY edge and center line lighting	Illuminazione di bordo: TWY CB Illuminazione asse centrale: tutte le TWY eccetto TWY CB, GH, GS Vedi carta AD in vigore Edge lighting: TWY CB Centre line lighting: all TWY except TWY CB, GH, GS See AD chart in force
4	Alimentatore secondario/Tempo di intervento Secondary power supply/Switch over time	Disponibili gruppi elettrogeni / tempo di scambio 0.3 s Generators available / Switch-over time 0.3 s
5	Note Remarks	NIL

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

1	Posizione Position	NIL
2	Elevazione Elevation	NIL
3	Dimensioni, superficie, resistenza, segnaletica Dimensions, surface, strength, marking	NIL
4	Orientamento Bearing	NIL
5	Distanze dichiarate Declared distances	NIL
6	Luci Lighting	NIL
7	Note Remarks	NIL

LIMC AD 2.17 SPAZIO AEREO PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO**LIMC 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
Milano Malpensa ATZ Circular area centered on 45°37'58"N 008°43'56"E within a 4.0 NM radius.	2000 FT AMSL	D	Malpensa TWR EN/IT	6000 FT	1) WI Malpensa CTR e/and WI Milano TMA 2) Per il linguaggio da utilizzare per i voli VFR fare riferimento alla tabella 22, punto 4.1 'Informazioni generali'/For language to be used by VFR flights refer to table 22, item 4.1 'General information'

LIMC AD 2.18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE PER I SERVIZI DI TRAFFICO AEREO**LIMC 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	CH 125.630	H24	1) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing
APP	Milano Radar	126.750	H24	NIL
APP	Milano Radar	134.175	H24	NIL
APP	Milano Radar	CH 118.805	vedi note/see remarks	1) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing 2) Disponibile a discrezione ATC/ Available at ATC discretion
APP	Milano Radar	CH 132.705	vedi note/see remarks	1) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing 2) Disponibile a discrezione ATC/ Available at ATC discretion
TWR	Malpensa Ground North	121.825	0600-2200 (0500-2100)	1) Disponibile a discrezione ATC/ available at ATC discretion
TWR	Malpensa Ground West	121.900	H24	NIL
TWR	Malpensa TWR	123.600	0600-2200 (0500-2100)	1) Operazioni RWY 35R/17L, disponibile a discrezione ATC/Operations RWY 35R/17L, available at ATC discretion
TWR	Malpensa TWR	121.750	H24	1) Frequenza ausiliaria/Auxiliary frequency
TWR	Malpensa TWR	128.350	H24	1) Operazioni/operations RWY 35L/17R 2) Disponibile a discrezione ATC per operazioni RWY 35R/17L/Available at ATC discretion for operations RWY 35R/17L

Servizio Service	Nominativo Call sign	Frequenza (MHz) Frequency (MHz)	Orario Operational hours	Note Remarks
1	2	3	4	5
TWR	Planning FREQ	120.900	0600-2200 (0500-2100)	1) Tutti gli ACFT in decollo dovranno prima contattare la FREQ 120.900 MHz per richiedere i dati prevolo, l'autorizzazione alla messa in moto e l'autorizzazione ATC/ All departing ACFT shall contact first FREQ 120.900 MHz to request pre-flight data, start-up and ATC clearance
ATIS	Malpensa Arrival Information	120.025	H24	1) Servizi D-ATIS separati per arrivi e partenze, conformi a EUROCAE ED-89A, disponibili presso l'aeroporto di Milano/Malpensa / Separate D-ATIS services for arrivals and departures, compliant with EUROCAE ED-89A, available at Milano/Malpensa airport 2) Informazioni ATIS Malpensa arrivi disponibili anche al numero: +39 02 58579542/ATIS Malpensa arrival information also available on tel: +39 02 58579542
ATIS	Malpensa Departure Information	121.625	H24	1) Servizi D-ATIS separati per arrivi e partenze, conformi a EUROCAE ED-89A, disponibili presso l'aeroporto di Milano/Malpensa / Separate D-ATIS services for arrivals and departures, compliant with EUROCAE ED-89A, available at Milano/Malpensa airport 2) Informazioni ATIS Malpensa partenze disponibili al numero: +39 02 58579543/ATIS Malpensa departure information available on tel: +39 02 58579543

LIMC AD 2.19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATERRAGGIO**LIMC 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)

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/ VOR)	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VOR/DME (1° E-2005.0)	CSL	116.75 MHZ CH 114Y	VOR H24 DME H24	VOR 45°13'11.0"N 007°38'58.4"E DME 45°13'11.1"N 007°38'57.9"E	313 M AMSL	45 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 000°/040° MRA 13000 FT 040°/210° MRA 4000 FT 210°/270° MRA 13000 FT 270°/360° MRA 15000 FT	1) MAINT: Primo WED di ogni mese/ first WED each month: 1000-1200 (0900-1100)
ILS RWY 35L LOC CAT IIIB (1° E-2005.0)	IMA	109.10 MHZ	H24	45°38'52.0"N 008°43'05.1"E	NIL	NIL	1) Fascio posteriore non utilizzabile/back beam not usable 2) RVR minima 75 m
DME	IMA	CH 28X	H24	45°37'02.5"N 008°43'43.1"E	219 M AMSL	25 NM/10000 FT limitazioni a/limitations at 17 NM 133°/148° MRA 3500 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 070°/120° MRA 5000 FT 120°/140° MRA 4000 FT 140°/240° MRA 3000 FT 240°/260° MRA 6000 FT 260°/280° MRA 8000 FT 280°/070° MRA 10000 FT	NIL
GP	-	331.40 MHZ	H24	45°37'02.3"N 008°43'42.5"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 17.5 M
ILS RWY 17L LOC CAT I (1° E-2005.0)	IMSL	110.75 MHZ	H24	45°36'47.2"N 008°44'17.6"E	NIL	limitazioni oltre/limitations beyond 14 NM NU	1) Fascio posteriore non utilizzabile/Back beam not usable
DME	IMSL	CH 44Y	H24	45°38'22.2"N 008°43'59.4"E	231 M AMSL	25 NM/10000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 080°/130° MRA 8000 FT 130°/260° MRA 6000 FT 260°/080° MRA 10000 FT	NIL
GP	-	330.05 MHZ	H24	45°38'22.1"N 008°43'58.7"E	NIL	NIL	Slope 3.2° RDH: 16.02 M
DVOR/DME (1° E-2005.0)	LIN	112.25 MHZ CH 59Y	DVOR H24 DME H24	DVOR 45°27'40.5"N 009°16'31.0"E DME 45°27'41.2"N 009°16'27.8"E	118 M AMSL	50 NM/25000 FT 50 NM/25000 FT DVOR limitazioni a/limitations at 25 NM 110°/190° MRA 6000 FT 190°/330° MRA 4000 FT 330°/110° MRA 8000 FT DME limitazioni a/limitations at 25 NM 040°/110° MRA 8000 FT 110°/190° MRA 6000 FT 190°/280° MRA 4000 FT 280°/330° MRA 6000 FT 330°/040° MRA 10000 FT	1) MAINT: Terzo FRI di ogni mese / third FRI each month: 0830-1000 (0730-0900)

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/ VOR)	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
ILS RWY 35R LOC CAT IIIB (1° E-2005.0)	MLP	109.90 MHZ	H24	45°39'11.0"N 008°43'37.9"E	NIL	NIL	1) Fascio posteriore non utilizzabile/back beam not usable 2) RVR minima 75 m
DME	MLP	CH 36X	H24	45°37'07.6"N 008°44'20.0"E	217 M AMSL	25 NM/10000 FT Limitazioni/limitations: 070°/131° NU limitazioni a/limitations at 17 NM 131°/156° MRA 4000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 156°/176° MRA 4000 FT 176°/200° MRA 2700 FT 200°/240° MRA 4000 FT 240°/260° MRA 6000 FT 260°/280° MRA 8000 FT 280°/070° MRA 10000 FT	NIL
GP	-	333.80 MHZ	H24	45°37'07.3"N 008°44'18.9"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 17.5 M
OM	-	75.00 MHZ	H24	45°32'44.9"N 008°45'24.4"E	NIL	NIL	NIL
MM	-	75.00 MHZ	H24	45°36'24.7"N 008°44'23.8"E	NIL	NIL	NIL
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)
DME	NOV	CH 53Y	H24	45°25'26.7"N 008°47'38.7"E	137 M AMSL	50 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 000°/170° MRA 5000 FT 170°/340° MRA 4000 FT 340°/360° MRA 6000 FT	1) MAINT: Terzo TUE di ogni mese/ third TUE each month 0800-1000 (0700-0900)
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)

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)	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)

LIMC AD 2.20 REGOLAMENTI LOCALI DI AEROPORTO**LIMC AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS****1 Uso preferenziale delle piste****Utilizzazione delle piste e criteri di selezione**

1.1. Tenendo comunque presente le disposizioni relative allo Schema delle radiali/Rotte di partenza e Procedure Antirumore, l'utilizzazione delle piste sarà decisa dall'ATC in funzione delle seguenti componenti di vento:

a. MAX 10 kt di vento stabile e misurato in coda

1.2. Per ispezioni periodiche le piste 35/17 sono chiuse giornalmente con i seguenti orari:

a. RWY 35R/17L: 0515-0530 (0415-0430), 1115-1130 (1015-1030), 1745-1800 (1645-1700)

b. RWY 35L/17R: 0535-0550 (0435-0450), 1135-1150 (1035-1050), 1805-1820 (1705-1720)

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 sul piazzale è assicurato in collaborazione tra l'ATC e il gestore aeroportuale in accordo alle

1 Runway preferential use**Runway utilisation and criteria for runway selection**

1.1. Taking into account provisions relative to: Radial/Track departure Scheme and Noise Abatement Procedures, RWY utilisation will be selected by ATC according to the following wind components:

a. MAX 10 kt steady and measured tail wind component

1.2. Due to periodic inspections, RWY 35/17 are closed daily as follows:

a. RWY 35R/17L: 0515-0530 (0415-0430), 1115-1130 (1015-1030), 1745-1800 (1645-1700)

b. RWY 35L/17R: 0535-0550 (0435-0450), 1135-1150 (1035-1050), 1805-1820 (1705-1720)

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 apron is provided in cooperation with ATC and the aerodrome operator according to Italian Air Navigation law provisions (Articles 691bis and 705) as follows:

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. Malpensa Ground Ovest: 121.900 MHz (H24) Apron Ovest e Apron Nord
- b. Malpensa Ground Nord: 121.825 MHz Apron Nord (a discrezione ATC)
- c. Malpensa Delivery: 120.900 MHz HR 0600-2200 (0500-2100)
- d. Gestore aeroportuale (SEA - nominativo: Malpensa Operations): 131.880 MHz (H24)

2.1.3 Area di applicazione

vedi AIP AD 2 LIMC APDC in vigore

2.1.4 Servizi forniti

2.1.4.1 Aeromobili in partenza

- a. D-DCL: servizio datalink per la departure clearance
 - **Requisiti degli aeromobili:** applicazioni D-DCL compatibili con lo standard EUROCAE ED-85A
 - **Contenuto del messaggio:**
 - l'ID di accesso del sistema di terra per la fornitura del servizio D-DCL è LIMC
 - il formato del messaggio CLD include:
 - aeroporto di destinazione come limite dell'autorizzazione
 - pista in uso per le partenze
 - SID (solo ICP)
 - codice SSR
 - successiva frequenza ATC
 - designatore ATIS corrente per le partenze
 - il campo di testo libero conterrà:
 - seconda parte della SID (TSE)
 - altitudine iniziale
 - CTOT, se presente
 - qualsiasi altra informazione rilevante
 - qualsiasi modifica dell'autorizzazione richiesta dal pilota o rilasciata dall'ATC dovrà essere effettuata tramite comunicazioni vocali.
 - **procedure DCL via Data Link:**
 - la richiesta DCL viene iniziata dai piloti inviando una richiesta di autorizzazione alla partenza (RCD) e deve essere effettuata non prima di 40 minuti dall'EOBT. Nel caso in cui si renda necessario utilizzare per il decollo una pista differente da quella in uso, i piloti dovranno richiederla tramite il campo RMK (free text) della RCD, es: REQ RWY 35R;
 - l'ATC risponderà con messaggio CLD entro 5 minuti dalla ricezione del messaggio RCD. Se non viene ricevuto alcun messaggio CLD, il pilota deve contattare l'ATC per richiedere la clearance via voce;
 - il pilota deve rispondere con un messaggio (CDA) di rilettura dell'autorizzazione alla partenza entro 5 minuti dalla ricezione del messaggio CLD. Il mancato rispetto può comportare l'invio di un messaggio di "revert to voice";
 - se ritenuto opportuno l'ATC rifiuterà la richiesta DCL e invierà un messaggio di "revert to voice";
 - alla ricezione di qualsiasi messaggio di "revert to voice", il pilota dovrà annullare qualsiasi autorizzazione ricevuta in precedenza (se presente) e seguire le procedure per la richiesta dell'autorizzazione via radio. Qualsiasi revisione dell'autorizzazione ricevuta da TWR tramite frequenza ha sempre la precedenza su quella ricevuta tramite DCL;
 - il pilota deve monitorare la frequenza Delivery una volta avviato il processo DCL;

2.1.1 Operational hours

H24

2.1.2 Call sign and frequency

- a. Malpensa Ground West: 121.900 MHz (H24) Apron West and Apron North
- b. Malpensa Ground Nord: 121.825 MHz Apron North (ATC discretion)
- c. Malpensa Delivery: 120.900 MHz HR 0600-2200 (0500- 2100)
- d. Aerodrome operator (SEA - call sign: Malpensa Operations): 131.880 MHz (H24)

2.1.3 Area di applicazione

see AIP AD 2 LIMC APDC in force

2.1.4 Services provided

2.1.4.1 Departing aircraft

- a. D-DCL: Datalink for departure clearance service
 - **Aircraft requirements:** D-DCL applications compliant with EUROCAE ED-85A standard
 - **Message content:**
 - ground system login ID is LIMC
 - departure clearance uplink (CLD) message format includes:
 - destination airport as clearance limit
 - departure runway in use
 - SID (ICP only)
 - SSR code
 - next ATC RTF frequency
 - current ATIS Departure designator
 - free text field will contain:
 - second part of SID (TSE)
 - initial altitude
 - CTOT, if present
 - any other relevant information
 - any revision to the clearance either requested by the pilot or issued by ATC will be made through voice communications.
 - **DCL via Data Link procedure:**
 - DCL request is initiated by pilots by sending a request for departure clearance downlink message (RCD) and shall be made not earlier than 40 minutes before EOBT;
 - If a different runway for departure is needed, pilots may request it filling the free text field (e.g. REQ RWY 35R);
 - ATC will reply with CLD message within 5 minutes from the reception of RCD message. If no CLD message is received, pilots shall contact Delivery frequency to verify request;
 - pilots shall reply with a departure clearance readback downlink message (CDA) within 5 minutes from the reception of CLD. Failure to comply may result in a 'revert to voice procedures' message being sent;
 - if deemed necessary ATC will reject a request and send a 'revert to voice' message;
 - upon receiving a 'revert to voice' message pilots shall cancel any previously received clearance (if any) and follow the existing voice procedures for clearance request. Any revision received by TWR via RTF always overrides clearance received via DCL;
 - pilots shall monitor Delivery frequency once DCL process is initiated;

- i piloti che hanno ricevuto la Departure clearance via data link devono seguire la procedura A-CDM come descritto in AIP LIMC AD 2.20.

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

2.1.4.2 Aeromobili in arrivo

- Istruzioni per il rullaggio.
- Assegnazione parcheggi.

2.1.4.3 Follow-me

Assistenza follow-me disponibile su richiesta del pilota e obbligatoria in caso di:

- aeromobili in rullaggio da/verso strutture di manutenzione
- elicotteri in air taxi
- RVR MID point 35L < 150 m dalla APN TWY allo stand lead-in
- aeromobili di Aviazione Generale fino a codice B ICAO (massima apertura alare 24 m) ed elicotteri in arrivo e partenza dagli stand da 301 a 320 e da 330 a 336.

2.1.4.4 Marshalling

Assicurato su richiesta per tutti gli aeromobili.

È obbligatorio su tutti gli stand se il sistema di guida ottica non risulta disponibile.

2.1.4.5 A-CDM

Sull'aeroporto è implementato il servizio Airport Collaborative Decision Making (per i dettagli vedi paragrafo 2.2)

2.1.5 Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali

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" sulla FREQ 131.880 MHz (Malpensa Operations) specificando lo stand ed il numero del volo prima di richiedere l'autorizzazione allo start-up (vedi NOTA)
- b. riceveranno lo start-up soltanto dopo la comunicazione "READY" da parte del Gestore Aeroportuale all'ATC
- c. In condizioni notturne e durante LVP, tutti gli aeromobili in rullaggio e/o al traino nell'area di movimento, o i cui motori sono accesi dovranno attivare le luci di navigazione e anticollisione, con lo scopo di indicare le estremità della loro struttura, attirando l'attenzione sull'aeromobile

NOTA

Lo stato di "AIRCRAFT READY" significa:

- porte e stive sono chiuse;
- Aircraft Safe Area libera da persone, mezzi, equipaggiamenti e ostacoli;
- aeromobile e piloti completamente pronti alla messa in moto e al rullaggio;
- è stata consegnata all'handler la documentazione prevista
- Trattore per il push-back agganciato (solo per nose-in stand)

Dati pre-volo, autorizzazione ATC e messa in moto saranno emesse sulla frequenza 120.900 MHz HR 0600-2200 (0500-2100) e sulla frequenza 121.900 MHz HR 2200-0600 (2100-0500)

2.1.6 Arene non visibili o parzialmente visibili dalla torre

Piazzole fuori dalla vista del Controllore in Torre:

- a. Quadrante 100: da stand 101 a 105
- b. Quadrante 300: da 306 a 320, da 354 a 357, 393 e 394
- c. Quadrante 400: 401, 404
- d. Quadrante 500: 501, 502, 503, 504
- e. Quadrante 600: 601, 602, 604

- after obtaining departure clearance via datalink, pilots shall follow A-CDM procedures as reported in AIP LIMC AD 2.20.

b. push-back and/or taxi instructions

2.1.4.2 Arriving aircraft

- Taxi instructions.
- Stand allocation.

2.1.4.3 Follow-me

Follow-me assistance provided on pilot's request and mandatory as below:

- ACFT taxing to/from maintenance facility
- helicopters air taxiing
- from APN TWY to stand lead-in if RVR MID point 35L < 150 m
- General Aviation aircraft up to ICAO Code B (maximum wingspan 24 m) and helicopters arriving and departing from 301 to 320 and from 330 to 336.

2.1.4.4 Marshalling

Provided on request for all aircraft.

It is mandatory on all stands if the visual docking guidance system is not available.

2.1.4.5 A-CDM

Airport Collaborative Decision Making service provided at the airport (for details see paragraph 2.2)

2.1.5 Limitations/regulations on aprons

Departing aircraft:

- a. after completing all handling operations and confirming TOBT consistency with the ramp agent, pilots shall report "READY" on FREQ 131.880 MHz (Malpensa Operations) specifying stand and flight number prior to requesting start-up clearance (see REMARK)
- b. start-up will be provided only after ATC has received "READY" communication by Airport Operator
- c. During night and LVP conditions, all aircraft taxiing or towed on the movement area, or whose engines are running shall display navigation and anticollision lights intended to indicate the extremities of their structure, and to attract attention to the aircraft

REMARK

"AIRCRAFT READY" status means:

- aircraft doors and holds are closed;
- Aircraft Safe Area clear from vehicles, equipment, obstacles and ground personnel;
- aircraft and pilots fully ready for start-up and taxi;
- compulsory documentation provided to handler
- Push-back tractor connected (applicable only for nose-in stands)

Pre-flight data, ATC and start-up clearance will be issued on frequency 120.900 MHz HR 0600-2200 (0500-2100) and on freq. 121.900 MHz HR 2200-0600 (2100-0500)

2.1.6 Areas not visible or partially visible by the TWR

Aircraft stands out of sight of ATC's Operator:

- a. Block 100: from stand 101 to 105
- b. Block 300: from stand 306 to 320, from 354 to 357, 393 and 394
- c. Block 400: 401, 404
- d. Block 500: 501, 502, 503, 504
- e. Block 600: 601, 602, 604

f. Hangar manutenzione da stand 330 a 336

I piloti saranno istruiti ad effettuare gli opportuni riporti di posizione

2.1.7 Movimentazione degli aeromobili sui piazzali

Push-Back:

Gli aeromobili che usano il Push-back per lasciare le loro piazzole devono osservare le seguenti procedure

- a. dopo l'autorizzazione alla messa in moto e alla partenza sulla frequenza delivery, gli aeromobili che necessitano di push-back saranno istruiti a contattare Malpensa Apron West sulla frequenza 121.900 Mhz (H24) o sulla Malpensa Apron Nord FREQ 121.825 Mhz (a discrezione ATC) per l'istruzione al push back
- b. iniziare la procedura di messa in moto in accordo a quanto previsto dal Regolamento di Scalo

2.2 Procedure di partenza A-CDM

2.2.1 Introduzione

La procedura Airport CDM coordina il processo di Turn-Around, è incorporata nella gestione europea ATFCM (Air Traffic Flow and Capacity Management) 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.

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

Il **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

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 partenza e gli AO saranno informati da SEA Airport Operations Control Center (SEA AOCC).

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

TOBT and TTOT sono aggiornati in accordo con lo stato del volo e le norme A-CDM locali.

Un messaggio T-DPI-t contenente il TTOT del volo in partenza verrà inviato a NMOC.

In caso di discrepanza di più di 15' tra EOBT e TOBT, AO/GH deve inviare un messaggio DLA.

c. EOBT -40'

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

AO/GH è responsabile della conferma del TOBT a EOBT-40'. Il FPL deve essere aggiornato da AO/GH se l'EOBT non è coerente con il TOBT.

TOBT deve essere compreso nella finestra EOBT +/-15'.

Quando confermato il TOBT deve essere aggiornato a cura di AO/GH per ogni variazione +/-5'.

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

Una volta confermato il TOBT deve essere aggiornato a cura di AO/GH per cambiamenti di +/-5'.

d. ARDT (Actual Ready Time)

I voli devono essere 'pronti a muoversi' al TOBT; tuttavia, ARDT può essere concesso da Malpensa Operations nel range TOBT+5'.

I voli in partenza devono contattare Malpensa Operations sulla FREQ 131.880 MHz per ottenere l'ARDT specificando lo stand ed il numero del volo. Malpensa Operations, dopo aver verificato che il volo è "READY", emetterà l'ARDT e comunicherà al pilota l'attuale TSAT.

Ottenuto l'ARDT da Malpensa Operations, i piloti devono richiedere l'autorizzazione alla messa in moto alla TWR frequenza Delivery o

f. Maintenance hangar from stand 330 to 336

Pilots will be instructed to make the appropriate position reports

2.1.7 Aircraft movement on aprons

Push-Back:

Aircraft using Push-Back for leaving their stands shall comply with the following procedures:

- a. after start up and departure clearance on delivery frequency, aircraft requiring push-back will be instructed to contact Malpensa Apron West on FREQ 121.900 MHz (H24) or Malpensa Apron North (ATC discretion) on FREQ 121.825 MHz to receive instruction for push-back
- b. begin start up procedure according to the Local Regulation "Regolamento di Scalo"

2.2 A-CDM departure procedures

2.2.1 Introduction

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

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

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

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

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 the Airline contact address will be informed by SEA Airport Operations Control Center (SEA AOCC).

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

TOBT and TTOT are updated in accordance with the flight status and local A-CDM rules.

A message T-DPI-t will be sent to NMOC containing the TTOT related to departure flight.

In case of discrepancy of more than 15' between EOBT and TOBT, AO/GH should send a DLA message.

c. EOBT -40'

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

AO/GH is responsible to confirm TOBT at EOBT -40' or update FPL if EOBT is not consistent with TOBT.

TOBT must be coherent with EOBT, according to the window +/- 15'. When confirmed TOBT must be updated by AO/GH for any change +/-5'.

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.

Once the TOBT has been issued, AO/GH are responsible for its accuracy and it should be updated for changes +/-5'.

d. ARDT (Actual Ready Time)

Flights must be 'ready to move' at TOBT, however, ARDT can be granted by Malpensa Operations within TOBT+5' range.

Departing traffic must contact Malpensa Operations on FREQ 131.880 MHz to obtain the ARDT specifying the stand and the flight number. Malpensa Operations, after the check of "READY" status, will issue the ARDT and will provide the pilot with the current TSAT. Once the ARDT has been obtained, pilots shall request start up clearance at TWR Delivery frequency or Ground frequency according

Ground in accordo agli orari di operatività. TWR fornirà la clearance ATC e la messa in moto (se coerente con TSAT).

Se il volo non è 'pronto' a TOBT+5', il TOBT sarà automaticamente cancellato. Un nuovo TOBT deve essere inserito entro 5' altrimenti verrà emesso un FLS con il commento "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT" (es. TOBT 1000, no ARDT entro 1005, no aggiornamento TOBT: FLS a 1010).

Per de-sospendere il volo sarà necessario inviare un DLA/CHG ed inserire un nuovo TOBT.

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: i piloti faranno monitor su Malpensa Delivery che li contatterà in caso di miglioramenti del CTOT.

Non è necessario richiedere il messaggio REA per ricevere un miglioramento di CTOT in quanto A-CDM attiva automaticamente uno stato di ready alla ricezione dell'ARDT da parte di Malpensa Operations.

to operational hours. TWR will provide ATC clearance and start up clearance (if compliant with TSAT).

If the aircraft is not 'ready' by TOBT+5', TOBT will be automatically deleted by A-CDM platform. A new TOBT must be inserted in the platform within 5' otherwise a flight suspension message – FLS with the comment "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT"- will be triggered (e.g. TOBT 1000, no ARDT within 1005, no TOBT update FLS at 1010).

To de-suspend the flight a DLA/CHG message has to be sent and a new TOBT must be inserted.

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: pilots will monitor Malpensa Delivery and will be updated in case of CTOT improvement.

There's no need to ask for REA message to get CTOT improvement as A-CDM platform triggers automatically REA STATUS upon reception of ARDT message by Malpensa Operations.

e. ASAT e AOBT

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.

Le istruzioni per push-back e taxi saranno emesse sulla frequenza Malpensa Ground Ovest.

Il push-back deve iniziare entro 2' dall'approvazione.

Il taxi deve iniziare entro:

- 2' dall'istruzione al rullaggio emessa
- 5' da ASAT

I piloti non in grado di adempiere a tali richieste devono:

- informare Malpensa Ground, fornendo un nuovo stimato
- inserire un nuovo TOBT (vedi punto 4)
- monitorare Malpensa Delivery

Ad AOBT verrà inviato a NMOC un messaggio con TTOT aggiornato.

e. ASAT and AOBT

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.

Push-back and taxi instructions will be issued on Malpensa Ground West frequency.

Push-back must start within 2' from approval.

Taxi must start within:

- 2' from taxi clearance
- 5' from ASAT

Pilots unable to comply must:

- inform Malpensa Ground, providing a new estimate time for readiness
- insert a new TOBT (see point 4)
- monitor Malpensa Delivery

At AOBT a message will be sent to NMOC containing last TTOT.

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 STD/EOBT-45'.

Alle richieste di de-icing effettuate fino a STD/EOBT-30' verrà assegnata la posizione in sequenza in accordo al TOBT.

Le richieste di de-icing che arrivano con un preavviso inferiore a 30' rispetto al STD/EOBT 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 della correttezza, 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 infoacdm@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 'PROCEDURE DI PARTENZA NON A-CDM' (vedi sotto).

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 STD/EOBT-45'.

Deicing requests submitted up to STD/EOBT-30' will be sequenced in accordance with TOBT.

Deicing requests submitted later than 30' before STD/EOBT 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

TOBT responsibility

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 infoacdm@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 for suspensions longer than 2h
- 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 CTOT improvement.

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

2.2.6 Procedure di partenza NON A-CDM - Avarie o sospensioni

Quando 'pronti a muovere' in accordo all'EOBT i piloti contatteranno Malpensa Operations sulla FREQ 131.880 MHz 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

È stato istituito uno scambio di dati permanente e completamente automatico con il sistema Eurocontrol NM (Network Management). Questo trasferimento di dati consente previsioni estremamente precise sia dei tempi di atterraggio che di partenza. Inoltre, permette un calcolo più accurato ed efficiente del CTOT grazie all'uso dei tempi target di decollo locali.

Sono utilizzati i seguenti messaggi:

Messaggi inviati da NMOC all'Aeroporto tramite il servizio Publish & Subscribe:

- Messaggi del Piano di Volo
- Messaggi dei Dati di Volo

Messaggi inviati dall'Aeroporto al NMOC per i voli in arrivo:

- Messaggi di Pianificazione Generale degli Arrivi (G-API) - fino a 48 ore prima del volo

Messaggi inviati dall'Aeroporto al NMOC per i voli in partenza:

- Messaggi di Pianificazione Predetta della Partenza (P-DPI) - fino a 48 ore prima del volo
- Messaggi di Pianificazione Anticipata della Partenza (E-DPI)
- Messaggi di Pianificazione Target della Partenza (T-DPI)
- Messaggi di Pianificazione ATC della Partenza (A-DPI)
- Messaggi di Annullamento della Pianificazione della Partenza (C-DPI)

Continuano ad applicarsi le procedure base di Eurocontrol NM.

Questi messaggi DPI e API includono TOBT, TSAT, TTOT, così come informazioni sui voli in arrivo o in partenza e sulle risorse aeroportuali. Il Network Operation prenderà in considerazione questi TTOT quando aggiornerà il profilo del volo nel proprio sistema e cercherà, se possibile, di adeguare il CTOT. Con l'introduzione dei messaggi P-DPI e G-API scambiati con i sistemi NM, questi messaggi potrebbero influire sul Network ATFM prima dell'inizio dell'A-CDM (EOBT-3h) e fino a 48 ore prima dell'EOBT, e potrebbero essere utilizzati per scopi di gestione del flusso del traffico aereo (ATFM).

2.2.8 Contatti e-mail

ENAV: acdm.malpensa@enav.it
SEA: infoacdmc@seamilano.eu

3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio

3.1 Generalità

3.1.1. TWY utilizzabili per aeromobili fino al codice "F":
AA - AB - E - CA (da TWY CH a RWY 35R) - CH - C - BE - EM - DE - DM - GE - GH - H - BW - EW - DA - DB - WB - GW - W - K

3.1.2. Apron TWY utilizzabili per aeromobili fino al codice "F":
A - M - B (da TWY BE a TWY EM) - N (da TWY W a TWY K) - P (da TWY W a APN TWY Y) - R - S - T - Y (da APN TWY P a stand 495, da APN TWY R a stand 595, da APN TWY U a APN TWY GY) - V - Z - J - GY - HA

3.1.3. TWY utilizzabili per aeromobili fino al codice "E":
D - CA (da TWY C a TWY CH) - CB - CF - FE - L - F

3.1.4. Apron TWY utilizzabili per aeromobili fino al codice "E":
U - P (da APN TWY Y a APN TWY N) - Y (da stand 495 a APN TWY R, da stand 595 ad APN TWY S, da APN TWY S a APN TWY U)

3.1.5. Apron TWY utilizzabili per aeromobili fino al codice "C":
N - (da TWY K ad APN TWY P) - C - B tra stand 114 e Q8

3.1.6. TWY utilizzabili per aeromobili fino al codice "B":
GS

3.1.7. Specifiche di utilizzo di alcune TWY ed Apron TWY:

2.2.6 NON A-CDM departure procedures - Failure or suspension

When 'ready to move' according to the EOBT, pilots will contact Malpensa Operations on FREQ 131.880 MHz specifying stand and flight number; once released pilots will contact ATC that will manage departure sequence according to "first ready, first served" principle and EOBT and CTOT tolerances as specified in AIP ENR 1.

2.2.7 Coordination with the NMOC

A permanent and fully automatic data exchange with the Eurocontrol NM (Network Management) is established. This data transfer enables highly accurate early predictions of landing and departure times. Furthermore, this allows for more accurate and efficient calculation of the CTOT due to the use of local target take-off times.

The following system-to-system messages are used:

Messages sent by NMOC to Airport via Publish & Subscribe Service:

- Flight Plan Messages
- Flight Data Messages

Messages sent by Airport to the NMOC for arrival flights:

- General Arrival Planning Information Messages (G-API) - up to 48 hours before the flight

Messages sent by Airport to the NMOC for departure flights:

- Predicted Departure Planning Information Messages (P-DPI) - up to 48 hours before the flight
- Early Departure Planning Information Messages (E-DPI)
- Target Departure Planning Information Messages (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information Messages (A-DPI)
- Cancel Departure Planning Information Messages (C-DPI)

The basic Eurocontrol NM procedures continue to apply.

These DPI and API messages include TOBT, TSAT, TTOT, as well as information on the arrival or departure flights and airport resources. The Network Operation will consider these TTOT when updating flight profile in its system and will try to adjust the CTOT accordingly, if possible. With the introduction of P-DPI and G-API messages exchanged with NM Systems, those messages may impact the ATFM Network earlier than the start of A-CDM (EOBT-3h) and up to 48 hours before EOBT, and these data may be used for air traffic flow management (ATFM) purposes.

2.2.8 Email contacts

ENAV: acdm.malpensa@enav.it
SEA: infoacdmc@seamilano.eu

3 Special rules for taxiway use

3.1 General

3.1.1. TWY available for aircraft up to code "F":
AA - AB - E - CA (from TWY CH to RWY 35R) - CH - C - BE - EM - DE - DM - GE - GH - H - BW - EW - DA - DB - WB - GW - W - K

3.1.2. Apron TWY available for aircraft up to code "F":
A - M - B (from TWY BE to TWY EM) - N (from TWY W to TWY K) - P (from TWY W to APN TWY Y) - R - S - T - Y (from APN TWY P to stand 495, from APN TWY R to stand 595, from APN TWY U to APN TWY GY) - V - Z - J - GY - HA

3.1.3. TWY available for aircraft up to code "E":
D - CA (from TWY C to TWY CH) - CB - CF - FE - L - F

3.1.4. Apron TWY available for aircraft up to code "E":
U - P (from APN TWY Y to APN TWY N) - Y (from stand 495 to APN TWY R, from stand 595 to APN TWY S, from APN TWY S to APN TWY U)

3.1.5. Apron TWY available for aircraft up to code "C":
N (da TWY K ad APN TWY P) - C - B between stand 114 and Q8

3.1.6. TWY available for aircraft up to code "B":
GS

3.1.7. Specific use of some TWY and Apron TWY:

- a. TWY AA: Utilizzabile per uscita dalla pista 35R/17L.
Utilizzabile per decolli da pista 17L con aerodromo operativo in CAT I
- b. TWY AB: utilizzabile per uscita dalla pista 35R/17L.
Utilizzabile solo per decolli da Intersection Take-off AB pista 17L con aerodromo operativo in CAT I
- c. TWY E, D, CB, DA, L, DB: NO ENTRY TWY
- d. TWY GS: utilizzabile da aeromobili in self-maneuvring con aerodromo operativo in CAT I e solo con luce diurna (dotato di sola segnaletica ICAO diurna)
- e. TWY H: il rullaggio degli aeromobili fino ad una altezza massima di 20 m (per es. B747-800) è consentito sulla TWY H indipendentemente da avvicinamenti per RWY 35L
- f. TWY K: il rullaggio è limitato ad aeromobili con massima apertura alare di 65 m quando la TWY W è percorsa da aeromobili codice "F", viceversa il rullaggio sulla TWY W è limitato ad aeromobili con massima apertura alare di 65 m quando la TWY K è percorsa da aeromobili codice "F"
- g. Per l'utilizzo delle TWYs da parte di aeromobili di codice "F", si rimanda alla Aerodrome Ground Movement Chart: Aircraft Code "F"
- h. Apron TWY B tra Stand 114 e Qpoint Q8: il rullaggio è limitato ad aeromobili con massima apertura alare di 36 m
- i. Apron TWY V ed Apron TWY Y tra stand 701 (incluso) ed Apron TWY Z (escluso) disponibili per aeromobili con massima apertura alare 68.5m
- a. TWY AA: to be used vacating RWY 35R/17L. To be used only for departures from RWY 17L with aerodrome operative in CAT I
- b. TWY AB: to be used vacating RWY 35R/17L. To be used only for departures from intersection Take-off AB runway 17L with aerodrome operative in CAT I
- c. TWY E, D, CB, DA, L, DB: NO ENTRY TWY
- d. TWY GS: to be used only by aircraft in self-maneuvring with airdrome operative in CAT I and only with daylight (supplied with ICAO day markings only)
- e. TWY H: taxiing of aircraft up to a maximum height of 20 m (i.e. B747-800) is permitted on TWY H regardless of approaches to RWY 35L
- f. TWY K: taxiing will be restricted to aircraft max wingspan 65 m while code "F" aircraft is taxiing on TWY W, viceversa taxiing on TWY W will be restricted to aircraft max wingspan 65 m while code "F" aircraft is taxiing on TWY K
- g. For aircraft code "F" use of TWYs, see Aerodrome Ground Movement Chart: Aircraft Code "F"
- h. Apron TWY B between Stand 114 and Qpoint Q8: taxiing will be restricted to aircraft max wing span 36 m
- i. Apron TWY V and Apron TWY Y between aircraft stand 701 (included) and Apron TWY Z (excluded) available for aircraft up to max wingspan 68.5m

3.2 Uso preferenziale delle vie di rullaggio

3.2.1. Per l'utilizzo delle vie di rullaggio si evidenzia l'uso preferenziale in termini di:

- a. "IN" per raggiungere il parcheggio
- b. "OUT" per lasciare il parcheggio

con le modalità di seguito riportate:

a. *Apron West:*

- TWY W come TWY IN
- TWY K ed Apron TWY Y come TWY OUT

b. *Apron North:*

- Apron TWY A e B come TWY IN
- Apron TWY C come TWY OUT

3.2.2. Aeromobili "HEAVY" in avvicinamento RWY 17L devono liberare la pista via TWY CA

3.2.3. Il rullaggio per allineamenti e decolli dalla pista 35L sarà preferibilmente via TWY 'GW' o 'GE' tranne che per motivi operativi, meteorologici o di sicurezza.

3.2.4. Aeromobili CODE F devono attendere ai punti attesa di CAT II/III (vedi AERODROME GROUND MOVEMENT CHART: ACFT CODE F)

3.3 Contingencies

Stato di emergenza e/o incidente

Al verificarsi di uno stato di emergenza o di incidente, tutto il traffico in rullaggio sull'area di manovra verrà istruito dalla TWR a riportare e mantenere la propria posizione. La TWR darà la massima priorità ed assistenza ai mezzi di soccorso, applicando le disposizioni contenute nel Piano di Emergenza Aeroportuale.

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

4.1 Minime operative di aeroporto

Valore di RVR non inferiore a 75 m

4.2 Movimentazione al suolo(Rif. LVP Chart)

In condizioni di visibilità ridotta, al fine di garantire una separazione in area di manovra tra successivi aeromobili in rullaggio verrà attuata una movimentazione al suolo basata su percorsi in blocchi delimitati da IHP, con possibile riduzione della capacità aeroportuale.

a. Aeromobili in arrivo RWY 35L

Gli aeromobili dovranno liberare:

- a. TWY AA: to be used vacating RWY 35R/17L. To be used only for departures from RWY 17L with aerodrome operative in CAT I
- b. TWY AB: to be used vacating RWY 35R/17L. To be used only for departures from intersection Take-off AB runway 17L with aerodrome operative in CAT I
- c. TWY E, D, CB, DA, L, DB: NO ENTRY TWY
- d. TWY GS: to be used only by aircraft in self-maneuvring with airdrome operative in CAT I and only with daylight (supplied with ICAO day markings only)
- e. TWY H: taxiing of aircraft up to a maximum height of 20 m (i.e. B747-800) is permitted on TWY H regardless of approaches to RWY 35L
- f. TWY K: taxiing will be restricted to aircraft max wingspan 65 m while code "F" aircraft is taxiing on TWY W, viceversa taxiing on TWY W will be restricted to aircraft max wingspan 65 m while code "F" aircraft is taxiing on TWY K
- g. For aircraft code "F" use of TWYs, see Aerodrome Ground Movement Chart: Aircraft Code "F"
- h. Apron TWY B between Stand 114 and Qpoint Q8: taxiing will be restricted to aircraft max wing span 36 m
- i. Apron TWY V and Apron TWY Y between aircraft stand 701 (included) and Apron TWY Z (excluded) available for aircraft up to max wingspan 68.5m

3.2 TWY preferential use

3.2.1. For the description of TWY preferential use the following terms are employed:

- a. "IN" to indicate the TWY used to reach the apron
- b. "OUT" to indicate the TWY used to leave the apron

as it follows:

a. *Apron West:*

- TWY W used as TWY IN
- TWY K and Apron TWY Y used as TWY OUT

b. *Apron North:*

- Apron TWY A and B used as TWY IN
- Apron TWY C used as TWY OUT

3.2.2. "HEAVY" aircraft approaching RWY 17L shall vacate the runway via TWY CA

3.2.3. Routing for line-up and take off RWY 35L will preferentially be through TWY 'GW' or 'GE' exception for operational, meteorological, safety or security reasons.

3.2.4. CODE F aircraft shall maintain CAT II/III RHP (see AERODROME GROUND MOVEMENT CHART: ACFT CODE F)

3.3 Contingencies

State of emergency and/or accident

Whenever a state of emergency or accident occurs, TWR shall instruct all the aircraft taxiing on the manoeuvring area to report and maintain their position. TWR shall give maximum priority and assistance to the rescue means, according to the Airport Emergency Plan.

4 Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO)

4.1 Aerodrome operating minima

RVR value not less than 75 m

4.2 Ground movement(Rif. LVP Chart)

In case of low visibility conditions, in order to ensure separation in the manoeuvring area between successive taxiing aircraft, ground movement will be implemented based on block paths delimited by IHP, with a possible reduction in airport capacity.

a. Arriving aircraft RWY 35L

Landing aircraft shall vacate:

- se diretti all'Apron Ovest devono uscire dalla pista dai raccordi L, EW e BW, accedendo all'Apron attraverso le apron taxiways N, P, R, S, T
- se diretti all'Area 800 in Apron Ovest accedono all'apron attraverso le apron taxiways V/Z/J/GY (a discrezione ATC)-Y-H-HA
- se diretti all'Apron Nord devono uscire dalla pista dai raccordi BE e EM

b. Aeromobili in partenza 35R

Aeromobili in partenza

- se provenienti dall'Apron Nord, devono raggiungere il punto attesa CA di CAT II/III per pista 35R rullando sulla taxiway C
- se provenienti dall'Apron Ovest, devono raggiungere il punto attesa CA di CAT II/III rullando sulla taxiway H via:
 - W, Z/J/GY apron taxiway Y
 - K, Z/J/GY apron taxiway Y
 - apron taxiway Y
 - apron taxiway HA (area 800)

Durante le operazioni di De-icing gli aeromobili provenienti dall'Apron Ovest devono raggiungere il punto attesa CA CAT II/III via H - CH (ad eccezione dell'A380 gli aeromobili in area de-icing 1 saranno istruiti agli stand di trattamento con prua ovest).

Nel caso di indisponibilità della taxiway H o problematiche di movimentazione che non consentono di rullare per la H, gli aeromobili provenienti dall'Apron Ovest devono raggiungere il punto attesa CA di CAT II/III via GW-GE-CH.

c. In caso di operazioni di singola pista il traffico al suolo dovrà seguire la seguente movimentazione:

Operazioni in pista singola 35L

Gli aeromobili in atterraggio devono uscire dalla pista utilizzando esclusivamente i raccordi:

- L, EW o BW se diretti all'Apron Ovest
- BE o EM se diretti all'Apron Nord

Gli aeromobili in decollo devono raggiungere il punto attesa di CAT I/II/III:

- se provenienti da Apron Nord, via C - GE
- se provenienti da Apron Ovest via W/K oppure Y (in direzione Nord-Sud) per GW
- se provenienti da Apron Ovest Area 800, via taxiway Z/Y/GY-GW

Operazioni in pista singola 35R

Gli aeromobili in atterraggio devono uscire dalla pista utilizzando esclusivamente i raccordi:

- D oppure E se diretti a Apron Ovest
- E oppure AB se diretti a Apron Nord

Gli aeromobili in decollo devono raggiungere il punto attesa CA di CAT II/III:

- se provenienti da Apron Nord via C
- se provenienti da Apron Ovest via W/K - Y (in direzione Nord-Sud) per GW - GE
- se provenienti da Apron Ovest Area 800:
 - via H - C (direzione Sud-Nord)
 - via Z-J-GY e quindi via GW - GE

d. Assistenza del follow-me sui piazzali:

- if directed to the West Apron, they must exit the runway via taxiways L, EW, and BW, accessing the Apron via apron taxiways N, P, R, S, T
- if directed to Area 800 in the West Apron, they access the apron via apron taxiways V/Z/J/GY (at ATC discretion)-Y-H-HA
- if directed to the North Apron, they must exit the runway via taxiways BE and EM

b. Departing aircraft 35R

Departing aircraft:

- if coming from the North Apron, they must reach the CAT II/III holding point CA for runway 35R by taxiing on taxiway C
- if coming from the West Apron, they must reach the CAT II/III holding point CA by taxiing on taxiway H via:
 - W, Z/J/GY apron taxiway Y
 - K, Z/J/GY apron taxiway Y
 - apron taxiway Y
 - apron taxiway HA (area 800)

During De-icing operations, aircraft coming from the West Apron must reach the CAT II/III holding point CA via H - CH (except for the A380, aircraft in de-icing area 1 will be instructed to the treatment stands with west heading).

In case taxiway H is unavailable or there are movement issues preventing taxiing on H, aircraft coming from the West Apron must reach the CAT II/III holding point CA via GW-GE-CH.

c. Applicable taxi routes in LVP single runway operations:

Single RWY operations 35L

Landing aircraft must exit the runway using only the following taxiways:

- L, EW, or BW if directed to the West Apron
- BE or EM if directed to the North Apron

Departing aircraft must reach the CAT I/II/III holding point:

- if coming from the North Apron, via C - GE
- if coming from the West Apron, via W/K or Y (north-south direction) to GW
- if coming from the West Apron Area 800, via taxiway Z/Y/GY-GW

Single RWY operations 35R

Landing aircraft must exit the runway using only the following taxiways:

- D or E if directed to the West Apron
- E or AB if directed to the North Apron

Departing aircraft must reach the CAT II/III holding point CA:

- if coming from the North Apron via C
- if coming from the West Apron via W/K - Y (north-south direction) to GW - GE
- if coming from the West Apron Area 800:
 - via H - C (south-north direction)
 - via Z-J-GY and then via GW - GE

d. Follow-me assistance on the aprons:

- Disponibile su richiesta del pilota
- Con RVR MID point 35L<150 m obbligatoria dalla APN TWY allo stand in caso di mancanza di luci di lead-in
- Obbligatoria in caso di veicolo o aeromobile perso in area di manovra

e. Obblighi di riporto:

In condizioni di visibilità ridotta tutti i piloti devono riportare a Malpensa TWR:

- raggiunto le RHP/IHP, qualora non diversamente istruiti dalla TWR

4.3 Contingencies

a. Sistema di sorveglianza di superficie fuori servizio:

- Non sarà consentita la contemporanea presenza di più di un aeromobile in area di manovra e la movimentazione di più di un aeromobile in area di movimento

b. Avaria totale delle stop bar:

- la pista in uso è preferenzialmente la 35L
- la movimentazione sull'area di manovra è limitata a un solo movimento per volta

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

- Per quanto possibile, i controlli pre-volo saranno effettuati prima dell'allineamento; eventuali controlli successivi saranno completati il più velocemente possibile
- Gli aeromobili in partenza dovranno ottemperare all'istruzione dell'ATC di allineamento senza ritardo
- La corsa di decollo dovrà iniziare non appena ricevuta l'autorizzazione al decollo. Se impossibilitati ad eseguire tale operazione, i piloti dovranno informare Malpensa TWR prima dell'allineamento
- In caso di neve, la corsa di decollo dovrà iniziare immediatamente dopo aver ricevuto l'autorizzazione ATC. Se l'aeromobile è impossibilitato ad adempiere all'autorizzazione, sarà istruito a liberare la pista di volo il più velocemente possibile

5.2 Aeromobili in arrivo

a. Aeromobili HEAVY

- In avvicinamento per RWY 35R devono preparare l'atterraggio per liberare la pista non oltre la TWY E;
- In avvicinamento per RWY 35L devono preparare l'atterraggio per liberare la pista via TWY EM se diretti all'Apron Nord o non oltre la TWY EW se diretti all'Apron Ovest

b. Aeromobili MEDIUM/LIGHT

- In avvicinamento per RWY 35R devono preparare l'atterraggio per liberare la pista via TWY E se diretti all'Apron Nord o non oltre la TWY D se diretti all'Apron Ovest
- In avvicinamento per RWY 35L devono preparare l'atterraggio per liberare la pista via TWY EM se diretti all'Apron Nord o non oltre la TWY DA se diretti all'Apron Ovest

Se non abile ad ottemperare a quanto richiesto il pilota lo comunicherà a Malpensa TWR al primo contatto.

Istruzioni diverse possono essere fornite da Malpensa TWR

6 Restrizioni locali ai voli

6.1 Traffico aereo ammesso

- Available upon pilot's request
- With RVR MID point 35L<150 m mandatory from APN TWY to stand in case of lack of lead-in lights
- Mandatory in case of a vehicle or aircraft lost in the manoeuvring area

e. Mandatory reports

In reduced visibility conditions all pilots shall report to Malpensa TWR:

- reaching RHP/IHP, unless otherwise instructed by TWR

4.3 Contingencies

1. Surface surveillance system out of service:

- The simultaneous presence of more than one aircraft in the manoeuvring area and the movement of more than one aircraft in the movement area will not be allowed

2. Total failure of stop bars:

- The preferred runway in use is 35L
- Movement in the manoeuvring area is limited to one movement at a time

5 Special operational practice for minimum RWY occupancy

In order to guarantee minimum runway occupancy:

5.1 Departing aircraft

- As far as possible, pre-flight checks shall be completed before line-up; other checks after lineup shall be carried out as quickly as possible
- Departing aircraft shall comply with ATC clearance to line-up without any delay.
- Take-off run shall start immediately after take-off clearance. If unable to comply, pilots shall inform Malpensa TWR prior to lining up
- In case of snow, take-off run shall start immediately after take-off clearance issued by ATC. Aircraft unable to comply will be instructed to vacate RWY as soon as possible

5.2 Arriving aircraft

a. HEAVY aircraft

- Approaching RWY 35R are expected to vacate the runway not beyond TWY E;
- Approaching RWY 35L should prepare the landing to vacate the runway via TWY EM if directed to Apron North or not beyond TWY EW if directed to Apron West

b. MEDIUM/LIGHT aircraft

- Approaching RWY 35R should prepare the landing to vacate via TWY E if directed to Apron North or not beyond TWY D if directed to Apron West
- Approaching RWY 35L should prepare the landing to vacate via TWY EM if directed to Apron North or not beyond TWY DA if directed to Apron West

Pilots unable to comply shall inform Malpensa TWR at first radio contact.

Malpensa TWR may issue different instructions

6 Local flight restrictions

6.1 Air traffic allowed

- a. voli charter
- b. atterraggi tecnici
- c. voli di posizionamento
- d. aviazione generale ed aerotaxi.

- a. charter flights
- b. technical landings
- c. positioning flights
- d. general aviation and airtaxi.

6.2 Dirottamenti

Nel caso di dirottamenti su Malpensa da altri aeroporti, debbono essere rispettate le seguenti priorità per gli atterraggi ed il parcheggio degli aeromobili:

- a. priorità 1 per aeromobili schedulati per Malpensa
- b. priorità 2 per aeromobili schedulati per Linate
- c. priorità 3 per aeromobili schedulati per Bergamo

Saranno accettati altri aeromobili fino ad esaurimento dei parcheggi. Per l'Aviazione Generale:

- a. priorità 1 per aeromobili con base Malpensa
- b. priorità 2 per aeromobili provenienti da altri aerodromi fino all'esaurimento dei parcheggi.

6.2 Diverting flights

In case of flights diverted to Malpensa from other airports, following priorities will be taken into account for landing and parking aircraft:

- a. first priority for aircraft scheduled to Malpensa
- b. second priority for aircraft scheduled to Linate
- c. third priority for aircraft scheduled to Bergamo

Other aircraft will be accepted till stands' availability. General Aviation:

- a. first priority for home based aircraft
- b. second priority aircraft from other airports till stands' availability.

6.3 Procedure di attraversamento pista 35L/17R

- a. Malpensa TWR utilizza di norma 2 frequenze radio:
 - operazioni RWY 35L/17R: FREQ 128.350
 - operazioni RWY 35R/17L :FREQ 123.600
- b. L'aeromobile che deve attraversare la RWY 35L/17R riceverà il limite di autorizzazione al rullaggio, che comprenderà la richiesta "hold short of runway", da:
 - il controllore Ground, se l'aeromobile sta rullando dal piazzale
 - il controllore TWR responsabile per le operazioni sulla RWY 35R/17L, se l'aeromobile è atterrato sulla RWY 35R/17L
- c. Quando prossimo al limite dell'autorizzazione specificata nelle istruzioni al rullaggio, l'aeromobile verrà istruito a contattare la frequenza TWR responsabile per le operazioni sulla RWY 35L/17R: FREQ 128.350
- d. Dopo aver attraversato la pista ed aver riportato "pista libera" al controllore di torre, l'aeromobile verrà istruito a cambiare sulla frequenza del controllore appropriato.

6.3 RWY 35L/17R crossing procedures

- a. Malpensa TWR usually handles two radio frequencies:
 - FREQ 128.350: RWY 35L/17R operations
 - FREQ 123.600: RWY 35R/17L operations
- b. Aircraft which are required to cross RWY 35L/17R will receive a taxi clearance limit, and will be required to hold short of the RWY by:
 - the Ground movement controller, if taxiing out from aprons
 - the TWR controller responsible for operations on RWY 35R/17L, if landed on RWY 35R/17L
- c. When approaching the clearance limit specified in the taxiing instructions, the aircraft will be instructed to change frequency to TWR responsible for operations on RWY 35L/17R FREQ 128.350
- d. After crossing the RWY and reporting 'RWY vacated' with the TWR controller, the aircraft will be instructed to contact the appropriate frequency.

6.4 Sistema di Multilaterazione (MLAT)

L'aeroporto di Milano Malpensa 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

6.4 Multilateration System (MLAT)

Milano Malpensa 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

6.5 Partenze del traffico VFR

Tutto il traffico VFR in partenza, diretto a Ovest, da pista 17R/35L dovrà effettuare la virata a destra o sinistra non al di sotto di 1200ft AMSL per avere ulteriore separazione dagli ostacoli

6.5 VFR traffic departures

All VFR traffic departing westbound from RWY 17R/35L shall perform right or left turn not below 1200 ft AMSL to gain further obstacle clearance

7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale

- 7.1. E' fatto obbligo agli aeromobili dell'Aviazione Generale di indicare nella casella 18 del FPL il servizio handling scelto per l'assistenza:
 lettera "A" per SKY SERVICES, lettera "B" per UNIVERSAL AVIATION ITALY, lettera "C" per SIGNATURE FLIGHT SUPPORT, lettera "D" per ARGOS VPH.

7 Provisions for general aviation aircraft

- 7.1. General Aviation flights are requested to indicate the handler chosen for assistance in item 18 of the FPL:
 letter "A" for SKY SERVICES, letter "B" for UNIVERSAL AVIATION ITALY, letter "C" for SIGNATURE FLIGHT SUPPORT, letter "D" for ARGOS VPH.

a. SKY SERVICES

- Orario di servizio: 0700-2100 (0600-2000) senza preavviso; H24 su richiesta
- FREQ 131.900MHz
- Tel: +39 02 58583584, +39 338 7741795

a. SKY SERVICES

- Service hours: 0700-2100 (0600-2000) without notice; H24 on request
- FREQ 131.900MHz
- Tel: +39 02 58583584, +39 338 7741795

- Fax: +39 02 58587257
- E-mail: info@skyservices.it
- SITA: NIL

- Fax: +39 02 58587257
- E-mail: info@skyservices.it
- SITA: NIL

b. UNIVERSAL AVIATION ITALY

- Orario di servizio: 0500-2100 (0400-2000); H24 su richiesta
- FREQ: 131.555MHz
- Tel: +39 0331 1783070
- Fax: +39 02 70200406
- E-mail: mxp@universalaviation.aero
- SITA: NIL

c. SIGNATURE FLIGHT SUPPORT

- Orario di servizio: 0700-1900 (0600-2000) H24 su richiesta
- FREQ: NIL
- Tel LIMC: +39 02 58586003, +39 393 8861929
- Fax: NIL
- E-mail LIMC: mxp@signatureflight.it
- SITA: NIL

d. ARGOS VPH

- Orario di servizio: 0700-1900 (0600-1800)
- FREQ: NIL
- Tel: +39 344 2456637, +39 393 8013216
- Fax: NIL
- E-mail: mxp@argosvph.com
- SITA: NIL

b. UNIVERSAL AVIATION ITALY

- Service hours: 0500-2100 (0400-2000); H24 on request
- FREQ: 131.555MHz
- Tel: +39 0331 1783070
- Fax: +39 02 70200406
- E-mail: mxp@universalaviation.aero
- SITA: NIL

c. SIGNATURE FLIGHT SUPPORT

- Service hours: 0700-1900 (0600-2000) H24 on request
- FREQ: NIL
- Tel LIMC: +39 02 58586003, +39 393 8861929
- Fax: NIL
- E-mail LIMC: mxp@signatureflight.it
- SITA: NIL

d. ARGOS VPH

- Service hours: 0700-1900 (0600-1800)
- FREQ: NIL
- Tel: +39 344 2456637, +39 393 8013216
- Fax: NIL
- E-mail: mxp@argosvph.com
- SITA: NIL

8 Avaria radio sull'area di manovra

Ogni qualvolta un aeromobile, in area di movimento, si trovi in una situazione di avaria radio deve operare come segue:

Aeromobile in partenza:

Continua rigorosamente sul percorso assegnato, fino al limite dell'autorizzazione ricevuta in attesa dell'arrivo del follow-me per raggiungere lo stand di parcheggio.

Aeromobile in arrivo:

- se, al verificarsi dell'avarìa, ha già ricevuto istruzioni al rullaggio continua 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, fino allo stand
- se l'avarìa avviene in volo o comunque non sono state ricevute istruzioni al rullaggio, l'aeromobile in arrivo dovrà:

- in caso di arrivo pista 35L libererà la pista tramite:
- taxiway EW-BW e rullerà via TWY W sino all' IHP W9 dove attenderà il follow-me, oppure
- taxiway EM e rullerà via TWY B sino all' APN IHP B2 dove attenderà il follow-me, oppure
- taxiway BE e rullerà via APN TWY B sino all' APN IHP B3 dove attenderà il follow-me.
- in caso di arrivo pista 35R libererà la pista tramite:
- taxiway AB e rullerà via APN TWY A sino all' APN IHP A1 dove attenderà il follow-me, oppure
- taxiway AA e rullerà via APN TWY A sino all' APN IHP A3 dove attenderà il follow-me.

In caso di indisponibilità della/e taxiway e/o del/i percorso/i identificato/i l'aeromobile deve fermarsi in pista.

8 Radio failure on the manoeuvring area

Whenever an aircraft in the movement area experiences a radio failure, it must operate as follows:

Departing aircraft:

Continue strictly on the assigned route, up to the limit of the authorization received, while waiting for the follow-me vehicle to reach the parking stand.

Arriving aircraft:

- If, at the time of the failure, instructions for taxiing have already been received, continue strictly on the assigned route, up to the limit of the authorization received, where the aircraft will wait for the follow-me vehicle for parking or, if instructed, proceed to the stand
- If the failure occurs in-flight or if taxiing instructions have not been received, the arriving aircraft must:
 - in the case of landing on runway 35L, clear the runway via:
 - Taxiway EW-BW and taxi via TWY W to IHP W9 where it will wait for the follow-me, or
 - Taxiway EM and taxi via TWY B to APN IHP B2 where it will wait for the follow-me, or
 - Taxiway BE and taxi via APN TWY B to APN IHP B3 where it will wait for the follow-me.
 - in the case of landing on runway 35R, clear the runway via:
 - Taxiway AB and taxi via APN TWY A to APN IHP A1 where it will wait for the follow-me, or
 - Taxiway AA and taxi via APN TWY A to APN IHP A3 where it will wait for the follow-me.

In the event of unavailability of the taxiways and/or the identified routes, the aircraft must stop on the runway.

LIMC AD 2.21 PROCEDURE ANTIRUMORE**LIMC AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES****1 Generalità**

Oltre a quanto riportato nella presenta tabella, si rimanda alla descrizione delle procedure di INITIAL CLIMB, SID e STAR ed alla sezione ENR 1.5 per la normativa generale.

2 Uso delle piste

In riferimento al provvedimento NR 336232 del 29/04/98 ed alle disposizioni NR 0023560/CMM del 04/03/2015, NR 0045710 P/EMM del 03/05/2018 e NR 0123156 P/EMM del 25/10/2019 emanate da ENAC, le procedure antirumore e di salita iniziale a Milano/Malpensa sono modificate come segue.

2.1 Partenze

Durante la fase di salita al decollo devono essere applicate le procedure antirumore standard stabilite dagli operatori in conformità alla documentazione tecnica del costruttore degli aeromobili impiegati

a. Uso alternato di piste per le partenze

L'uso delle piste per le partenze è modificato in accordo al seguente schema:

Schema "Primo giorno":

- RWY35L: 01 Jan-31 May e 01 Sep-31 Dec HR 0530- 1430 (0430-1330), 01 Jun-31 Aug HR 0430-1300;
- RWY35R: 01 Jan-31 May e 01 Sep-31 Dec HR 1430-2300 (1330-2200), 01 Jun-31 Aug HR 1300-2200.

Schema "Secondo giorno":

- RWY35R: 01 Jan-31 May e 01 Sep-31 Dec HR 0530-1330 (0430-1230), 01 Jun-31 Aug HR 0430-1300;
- RWY35L: 01 Jan-31 May e 01 Sep-31 Dec HR 1330-2300 (1230-2200), 01 Jun-31 Aug HR 1300-2200.

È consentita una tolleranza di +/- 10 minuti agli orari stabiliti per il cambio di pista, necessaria alla gestione delle operazioni al suolo da parte della torre di controllo.

Non è consentito l'utilizzo di una pista diversa da quella prevista dallo schema di rotazione oraria, se non per motivi di safety (es. condizioni operative o meteo) o di security; l'utilizzo della pista 17L/R è soggetto a ritardi in funzione delle condizioni di traffico presenti.

L'esigenza di cui sopra, deve essere richiesta al Gestore Aeroportuale (Airport Duty Manager +39 02748 62313) con almeno 30 minuti di preavviso per i successivi adempimenti e per le valutazioni del servizio ATC.

NOTA

Gli schemi "Primo giorno" e "Secondo giorno" si alternano: un giorno viene applicato lo schema "Primo giorno" il giorno successivo sarà applicato lo schema "Secondo giorno", il terzo giorno sarà "Primo giorno" e così via.

Ai fini di una migliore comprensione la tabella seguente riporta i primi due giorni del mese chiarendo se trattasi di un giorno in cui si applica lo schema "Primo giorno" o "Secondo giorno".

Schema "Primo giorno" 2025				Schema "Secondo giorno" 2025			
JAN 01	FEB 02	MAR 02	APR 01	JAN 02	FEB 01	MAR 01	APR 02
MAY 01	JUN 02	JUL 02	AUG 01	MAY 02	JUN 01	JUL 01	AUG 02
SEP 02	OCT 02	NOV 01	DEC 01	SEP 01	OCT 01	NOV 02	DEC 02
Schema "Primo giorno" 2026				Schema "Secondo giorno" 2026			
JAN 02	FEB 01	MAR 01	APR 02	JAN 01	FEB 02	MAR 02	APR 01
MAY 02	JUN 01	JUL 01	AUG 02	MAY 01	JUN 02	JUL 02	AUG 01

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.

2 Use of RWY

Following provision NR 336232 dated 29/04/98, NR 0023560/CMM dated 04/03/2015, NR 0045710-P/EMM dated 03/05/2018 and NR 0123156 P/EMM dated 25/10/2019 to the list of ENAC (ITALIAN CAA) provisions, Milano/Malpensa noise abatement and initial climb procedures are modified as follows.

2.1 Departures

During take-off climb, standard noise abatement procedures established by operators in compliance with manufacturer technical documentation must be applied

a. Alternate use of the RWYs for departures

RWY use for departures is modified as in the following scheme:

"First day" scheme:

- RWY35L: Jan 01-May 31 and Sep 01-Dec 31 HR 0530-1430 (0430-1330), Jun 01-Aug 31 HR 0430-1300;
- RWY35R: Jan 01-May 31 and Sep 01-Dec 31 HR 1430-2300 (1330-2200), Jun 01-Aug 31 HR 1300-2200.

"Second day" scheme:

- RWY35R: Jan 01-May 31 and Sep 01-Dec 31 HR 0530-1330 (0430-1230), Jun 01-Aug 31 HR 0430-1300;
- RWY35L: Jan 01-May 31 and Sep 01-Dec 31 HR 1330-2300 (1230-2200), Jun 01-Aug 31 HR 1300-2200.

A +/- 10 minutes tolerance is allowed to the established time for runway change to permit the management of ground operations by the tower.

The above mentioned runway use scheme is mandatory, except for safety (e.g., operational or weather conditions) or security reasons; the use of runway 17L/R is subject to delay depending on traffic conditions.

The request must be addressed to the Airport Duty Manager (Airport Duty Manager +39 02748 62313) with at least 30 minutes notice for subsequent fulfilment and ATC evaluation.

REMARK

"First day" and "Second day" schemes are alternated: each other, meaning that if one day is applied the "First day" scheme, the day after will be applied the "Second day" scheme, third day will be "First day" and so on.

For the purpose of better understanding the following table shows the first two days of the month making it clear whether it is a day when is applied the "First day" or "Second day" scheme.

"First day" scheme 2025				"Second day" scheme 2025			
JAN 01	FEB 02	MAR 02	APR 01	JAN 02	FEB 01	MAR 01	APR 02
MAY 01	JUN 02	JUL 02	AUG 01	MAY 02	JUN 01	JUL 01	AUG 02
SEP 02	OCT 02	NOV 01	DEC 01	SEP 01	OCT 01	NOV 02	DEC 02
"First day" scheme 2026				"Second day" scheme 2026			
JAN 02	FEB 01	MAR 01	APR 02	JAN 01	FEB 02	MAR 02	APR 01
MAY 02	JUN 01	JUL 01	AUG 02	MAY 01	JUN 02	JUL 02	AUG 01

SEP 01	OCT 01	NOV 02	DEC 02	SEP 02	OCT 02	NOV 01	DEC 01
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

b. Possono essere utilizzate due finestre di flessibilità, con gestione delle partenze per entrambe le piste in accordo alla destinazione finale del volo, della durata massima di 120 minuti e, in situazioni eccezionali, in considerazione di picchi di traffico che possano influire sulla regolarità delle operazioni sull'aeroporto.

NOTA

Per ispezioni periodiche le piste 35/17 sono chiuse giornalmente con i seguenti orari:

RWY 35R/17L: 0515 - 0530 (0415 - 0430), 1115 - 1130 (1015 - 1030), 1745 - 1800 (1645 - 1700)

RWY 35L/17R: 0535 - 0550 (0435 - 0450), 1135 - 1150 (1035 - 1050), 1805 - 1820 (1705 - 1720)

Lievi variazioni di orario potranno verificarsi per le condizioni di traffico.

c. Utilizzo delle SID per le partenze di aeromobili jet

Gli aeromobili jet in partenza dall'aeroporto di Malpensa (RWY 35L/35R) verranno istruiti dall'ATC a seguire la rotta di salita iniziale come da SID pubblicata (35R o 35L), in funzione della pista di partenza e del tipo di aeromobile. Lo schema relativo alle radiali/rotte di partenza è riportato in tabella 22.

2.2 Arrivi

La pista in arrivo sarà, di norma, la pista non utilizzata per le partenze. Utilizzi diversi possono essere fatti dall'ATC per garantire una gestione più spedita del traffico.

2.3 Restrizioni notturne

Dalle 2300 alle 0530 (2200-0430) è in vigore lo scenario antirumore notturno, articolato come segue:

- pista 35L per gli atterraggi
- pista 17R per i decolli

Se la pista 17R non è utilizzabile per:

- motivi di safety o security
- motivi meteorologici

sarà utilizzata la pista 35L per i decolli.

Alle 2300 (2200) è consentita una tolleranza di 15 minuti per il cambio pista per la gestione delle operazioni al suolo da parte della TWR.

In caso di indisponibilità della pista 17R/35L sarà utilizzata la pista 17L per i decolli e la 35R per gli atterraggi.

Se la pista 17L non è utilizzabile per:

- motivi di safety o security
- motivi meteorologici

sarà utilizzata la pista 35R per i decolli.

NOTA

Qualora l'equipaggio si dichiari inabile per pista 17R/L e richieda la pista 35L/R per il decollo la deroga sarà garantita e segnalata ad ENAC per le opportune verifiche.

3 Restrizioni al suolo

3.1 Spinta inversa

Uso dei reverse come pubblicato su ENR 1.5

3.2 APU

L'uso dell'APU è consentito unicamente per avviare i motori, ma solo 5' prima del STD. Per comprovati straordinari motivi di manutenzione l'APU può essere mantenuto acceso; detta operazione, comunque, dovrà essere contenuta nel minor lasso di tempo possibile. Qualora non siano disponibili generatori fissi della dotazione aeroportuale, l'APU potrà essere acceso 60' prima del STD e spento 20' dopo l'arrivo.

NOTA

Per generatori fissi si intendono gruppo elettrico e di condizionamento asserviti ai "finger".

3.3 Prove Motori

Le prove motori non sono consentite se non quelle pre-volo. Altre prove motori potranno essere valutate per il periodo SR/SS e per non più di

SEP 01	OCT 01	NOV 02	DEC 02	SEP 02	OCT 02	NOV 01	DEC 01
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

b. Exceptionally, two flexible windows for take-off from both runways, according to final destination and traffic congestion peaks forecast, can be applied for max 120 minutes.

REMARK

Due to periodic inspections RWYs 35/17 are closed daily as follows:

RWY 35R/17L: 0515 - 0530 (0415 - 0430), 1115 - 1130 (1015 - 1030), 1745 - 1800 (1645 - 1700)

RWY 35L/17R: 0535 - 0550 (0435 - 0450), 1135 - 1150 (1035 - 1050), 1805 - 1820 (1705 - 1720)

Short time alterations due to traffic congestion to be expected.

c. Use of SIDs for departures of jet aircraft

All jet aircraft departing from Malpensa airport (RWY 35L/35R) will be instructed by ATC to follow initial climb track, according to the published SIDs (35R or 35L), in relation with the RWY of departure and the type of aircraft. The relevant scheme radial/track departure is reported in table 22.

2.2 Arrivals

Runway for arrivals will usually be the one not used for departures. Different use to expedite traffic operations are at ATC discretion.

2.3 Night restrictions

From 2300 to 0530 (2200-0430) noise abatement scenario is in force as follows:

- RWY 35L for landing
- RWY 17R for take off

If RWY 17R is not available for:

- safety/security reasons
- meteorological reasons

RWY 35L will be used for take-off.

At 2300 (2200) 15 minutes tolerance is allowed in runway change to allow ground operations management by TWR.

When RWY 35L/17R is closed RWY 17L will be used for takeoff and RWY 35R for landing.

If RWY 17L is not available for:

- safety/security reasons
- meteorological conditions

RWY 35R will be used for take-off.

REMARK

If crew reports unable to take off RWY 17R/L, RWY 35L/R will be allowed and exception reported to Civil Aviation Authority for appropriate check.

3 Ground restrictions

3.1 Reverse

Use of reverse as published in ENR 1.5

3.2 APU

Use of APU is allowed 5' before STD but only to start up engines. In case of extraordinary reasons APU can be used; however this operation shall be limited to the shortest time. If ground generator units are not available at the aerodrome, APU can be started up 60' before STD and switched off 20' after arrival.

REMARK

The term ground generator unit is intended to mean the power supply and air conditioning units associated with the finger.

3.3 Engine run ups

Engine run-ups other than engine pre-flight run-ups are not allowed. Additional engine run-ups may be approved on request and shall not

10'; l'autorizzazione dovrà essere richiesta a SEA AOCC tel. +39 02 74868152.

4 Attività addestrativa

NIL

last for more than 10' during period SR/SS; operators shall contact SEA AOCC tel. +39 02 74868152 for authorization.

4 Training activity

NIL

LIMC AD 2.22 PROCEDURE DI VOLO

LIMC AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 GENERALITA'

- 1.1. Circuito di traffico: sempre ad EST della pista 35R
- 1.2. L'ingresso nell'ATZ di Milano/Malpensa non è consentito agli apparecchi VDS avanzati

2 PROCEDURE PER I VOLI IFR

2.1 Informazioni generali

Al fine di migliorare la gestione del traffico in partenza ed in arrivo da e per l'aerodromo di Malpensa, si richiede a tutto il traffico in arrivo di fornire a Malpensa TWR, al primo contatto radio, la distanza finale.

2.1.1 Fuel Planning and Management

RWY 35, durante le ore di picco (tab.1), la distanza di volo prevista corrisponde alla lunghezza nominale della P-RNAV, come pubblicata in AIP-Italia AD2 LIMC.

Tabella 1

RUSH HOUR (Orario Locale)	
0920 - 1240	
1800 - 2040	
2200 - 2340	

NOTA:
estate LT=UTC+2h
inverno LT=UTC+1h

Al di fuori delle menzionate ore di picco, le distanze nominali di ogni P-RNAV possono essere ridotte (distanza di volo prevista) secondo le indicazioni contenute nella tabella seguente (tab.2):

Tabella 2

STAR 35 L/R				
	STAR TO IAF	RUSH HOUR	OUT OF RUSH	SAVED MILES
MEBUR 3E	MEBUR - INLER	103	73	30
DEVOX 3E	DEVOX - INLER	93	72	21
ASTIG 3E	ASTIG - INLER	87	69	18
RIXUV 3E	RIXUV - INLER	81	63	18
PEXUG 3E	PEXUG - INLER	93	71	22
EV RIP 3E	EV RIP - INLER	93	75	18

2.2 Arrivi

2.2.1 Procedure di entrata

Descrizione delle STAR: Vedi tabella 24

Rotte diverse potranno essere autorizzate in relazione alle necessità del traffico ed alle condizioni meteorologiche del momento

2.2.2 Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento

a. Vedi tabella 24

b. Separazioni

Una separazione minima di 3 NM sarà applicata tra aeromobili stabilizzati sullo stesso localizzatore RWY 35R/35L (con aggiunta la separazione longitudinale per turbolenza di scia)

c. Avvicinamenti ILS su piste parallele 35L e 35R

1. Condizioni

Possono essere effettuati avvicinamenti ILS per entrambe le piste purché:

- il servizio radar sia operativo
- gli apparati ILS siano operativi su ambedue le piste e gli aeromobili effettuino avvicinamenti ILS

4 Training activity

NIL

1 GENERAL

- 1.1. Traffic pattern: always East of RWY 35R
- 1.2. Advanced ultra light machines are not allowed to enter Milano/Malpensa ATZ

2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

2.1 General information

To improve the overall management of arriving/departing traffic to/from Milano/Malpensa aerodrome, all arriving traffic is requested to provide Malpensa TWR with indication of distance on final at first contact.

2.1.1 Fuel Planning and Management

RWY 35, during peak hours (table 1), the expected flight distance corresponds to the nominal length of the P-RNAV, as published in AIP-Italia AD2 LIMC.

Table 1

RUSH HOUR (Local Time)	
0920 - 1240	
1800 - 2040	
2200 - 2340	

Remark:
summertime LT=UTC+2h
wintertime LT=UTC+1h

Outside the aforementioned peak hours, the nominal distances of each P-RNAV can be reduced (expected flight distance) according to the indications contained in the following table (table 2):

Table 2

STAR 35 L/R				
	STAR TO IAF	RUSH HOUR	OUT OF RUSH	SAVED MILES
MEBUR 3E	MEBUR - INLER	103	73	30
DEVOX 3E	DEVOX - INLER	93	72	21
ASTIG 3E	ASTIG - INLER	87	69	18
RIXUV 3E	RIXUV - INLER	81	63	18
PEXUG 3E	PEXUG - INLER	93	71	22
EV RIP 3E	EV RIP - INLER	93	75	18

2.2 Arrivals

2.2.1 Entry procedures

STAR description: See table 24

Different routes may be assigned according to traffic requirements and meteorological conditions

2.2.2 Holding/approach/missed approach procedures

a. See table 24

b. Separation

A minimum of 3 NM radar separation will be provided between aircraft established on the same localizer course RWY 35R/35L (with additional longitudinal separation as required for wake turbulence)

c. ILS approaches on parallel RWYs 35L and 35R

1. Conditions

ILS approaches may be conducted on both runways provided that:

- radar service is operative
- ILS equipment are operative on both runways and the aircraft are performing ILS approaches
- pilots are advised that approaches are ongoing on both runways. This information may be provided also by ATIS.

- i piloti siano informati che sono in corso avvicinamenti su entrambe le piste. Tale informazione può essere fornita anche attraverso l'ATIS.

2. Separazione

Durante la virata di stabilizzazione sui localizzatori paralleli tra gli aeromobili verrà assicurata una separazione minima verticale di 1000 ft oppure una separazione minima radar orizzontale di 3 NM. La minima separazione radar tra gli aeromobili stabilizzati sul localizzatore sarà di 3 NM tra successivi aeromobili su localizzatori adiacenti.

d. Avvicinamenti RNP

A causa del disturbo del segnale ILS durante le operazioni con l'A380, i piloti possono aspettarsi una notifica tardiva della disponibilità del solo RNP APCH. In caso di impossibilità di RNP APCH, i piloti dovranno avvisare l'ATC.

e. Procedure di avvicinamento a vista

Le procedure di avvicinamento a vista non saranno autorizzate se richieste da una distanza inferiore a 6 NM dal TDZ

2.2.3 Controllo delle velocità

Vedere ENR 2.1.1.1

2.2.4 Procedure di radio-avarie

In caso di radio avaria:

a. provare a stabilire un contatto sulle seguenti frequenze:

- APP: 125.630 MHz - 126.750 MHz
- Emergency: 121.500 MHz
- TWR: 128.350 MHz - 123.600 MHz

b. se ancora non è possibile stabilire un contatto:

- squawk A7600
- autorizzazione all'avvicinamento già ricevuta: continuare l'avvicinamento come concordato
- autorizzazione all'avvicinamento non ricevuta:

RWY 35L aeromobili equipaggiati RNAV

mantenere il livello assegnato e procedere lungo la STAR assegnata, o la STAR prevista se non assegnata, fino ad INLER, quindi discendere alla minima altitudine di attesa ed iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio;

RWY 17L aeromobili equipaggiati RNAV

mantenere il livello assegnato e procedere lungo la STAR assegnata, o la STAR prevista se non assegnata, fino a KUPBE, quindi discendere alla minima altitudine di attesa ed iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio;

RWY 35L aeromobili non equipaggiati RNAV

mantenere il livello assegnato e procedere in accordo al piano di volo in vigore fino a NOBKE, quindi iniziare la discesa e l'avvicinamento per l'atterraggio;

RWY 17L aeromobili non equipaggiati RNAV

mantenere il livello assegnato e procedere in accordo al piano di volo in vigore fino a MMP VOR, quindi iniziare la discesa e l'avvicinamento per l'atterraggio.

NOTA

Se è stato emesso un EAT, l'avvicinamento dovrà iniziare all'EAT.

2.3 Partenze

2.3.1 Informazioni generali

Allineamenti multipli

Con le modalità descritte per i decolli da punti di decollo intermedi (INT TAKE-OFF), le istruzioni all'allineamento su punti differenti della stessa pista possono essere date a non più di due aeromobili alla volta, alle seguenti condizioni:

- per RWY 35L o RWY 17R
- solo durante le ore diurne
- visibilità di almeno 5 Km
- non tra INT TAKE-OFF 'WB' e l'intera lunghezza della RWY 35L
- il read back del pilota deve contenere il designatore di pista, dell' INT TAKE-OFF, se utilizzabile, ed il numero della sequenza di partenza

2. Separation

A minimum of 1000 ft vertical separation or a minimum of 3 NM radar horizontal separation will be provided between aircraft during turn-on to parallel localizer courses.

The minimum radar separation between aircraft established on the localizer course will be 3 NM between successive aircraft on adjacent localizer course.

d. RNP Approaches

Due to disruption to the ILS signal during A380 operations, pilots can expect late notification of only RNP APCH availability. If unable RNP APCH pilots shall advise ATC.

e. Visual approach procedures

Visual approach will not be authorized if requested from a distance less than 6 NM from TDZ

2.2.3 Speed control

See ENR 2.1.1.1

2.2.4 Radio-failure

In case of radio failure:

a. try to establish contact on alternate frequencies:

- APP: 125.630 MHz - 126.750 MHz
- Emergency: 121.500 MHz
- TWR: 128.350 MHz - 123.600 MHz

b. if still unable to establish contact:

- squawk A7600
- approach clearance already received: continue approach accordingly
- approach clearance not received:

RWY 35L RNAV equipped aircraft

maintain assigned level and proceed along assigned STAR, or expected STAR if not assigned, until INLER, then descend to minimum holding altitude and start approach for landing;

RWY 17L RNAV equipped aircraft

maintain assigned level and proceed along assigned STAR, or expected STAR if not assigned, until KUPBE, then descend to minimum holding altitude and start approach for landing;

RWY 35L no RNAV equipped aircraft

maintain assigned level and proceed according to current flight plan to NOBKE, then descend and approach for landing;

RWY 17L no RNAV equipped aircraft

maintain assigned level and proceed according to current flight plan to MMP VOR, then descend and approach for landing.

REMARK

If EAT has been issued, approach shall start at EAT.

2.3 Departures

2.3.1 General information

Multiple line-ups

With the methods described for take-off from INT TAKE-OFF, instructions to line-up on different points of the same runway can be given to no more than two aircraft at the same time according to the following conditions:

- on RWY 35L or RWY 17R
- daylight only
- visibility 5 Km or more
- not between INT TAKE-OFF 'WB' and full length RWY 35L
- pilot's read back shall contain RWY designator, INT TAKEOFF, if applicable, and departure sequence number

Operazioni di TAKE-OFF simultaneo
I decolli simultanei sono consentiti per partenze da RWY35L e RWY 35R

2.3.2 Procedure per la messa in moto

a. Vedi tabella 20, item 2

2.3.3 Procedure di uscita

a. Schema delle radiali/rotte di partenza

In accordo con i Provvedimenti ENAC NR 00.940/DG del 03-03-2000 e NR 42/2219/A0 del 23-06-2000 e ENAC 33381-P del 15-3-2011 tutti i jet in partenza dall'aeroporto di Malpensa (RWY 35L/35R) saranno istruiti a seguire la radiale/rotta di salita iniziale (in accordo alle SID pubblicate) in relazione alla pista di partenza e al tipo di aeromobile come indicato nella tabella 1 al punto 22.2.3 5

b. Purché il servizio radar sia disponibile a Milano ACC, sarà applicata una separazione minima di 1 minuto tra successivi aeromobili in partenza aventi simili prestazioni di velocità ed alle seguenti condizioni:

- gli aeromobili partono dalla stessa pista sulla stessa SID;
- gli aeromobili partono dalla stessa pista e il primo è su SID stabilizzato su RDL 280° (038°) ed il secondo su SID stabilizzato su RDL 310°/320° (358°).

c. Le separazioni in caso di turbolenza di scia vengono applicate.

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

e. Procedure di salita iniziale e descrizione SID RWY 35L, RWY 35R e RWY 17R/L: vedi tabella 24

f. Segmenti di transizione RWY 35/17: vedi tabella 24

g. Procedure di uscita per traffico in partenza da RWY 35L/35R che segue le SID convenzionali in caso di indisponibilità di MMP DME o di indisponibilità di MMP VOR:
dopo il decollo procedere per prua pista salendo a 1450 ft, quindi virare a sinistra per il punto di riporto NELAB o virare a destra per SRN VOR in accordo all'autorizzazione ATC.

NOTE

(1) Gradiente minimo di salita 350 ft/NM (5.76%) fino all'attraversamento del livello di transizione, avvisare se impossibilitati.

(2) Tale gradiente è richiesto per motivi ATC. Per la separazione dagli ostacoli si applica il criterio delle partenze omni-direzionali. A tal fine il gradiente di salita (350 ft/NM, 5.76%) è richiesto almeno fino a 1450 ft .

(3) Il gradiente di salita iniziale non prende in considerazione ostacoli nella "close-in-area" di altezza, comprensiva del MOC, inferiore a 60 m (200 ft) sull'elevazione della DER (vedere carte ostacoli ICAO in vigore).

2.3.4 Controllo delle velocità

Vedere ENR 2.1.1.1

2.3.5 TABELLA 1 SCHEMA DELLE ROTTE DI PARTENZA

RWY 35L	
ACFT TYPE	Track
AN12, MD8X, MD9X, F70, F100, A318, A319, A19N, A320, A20N, B73X, B38M, B72X, B71X, BCSX, CRJX, BA46, RJXX, J328, Executive, Turboprop	TR278 or TR318 according to destination
A388, A124, A35X, A34X, A33X, A321, A21N, A31X, A30X, B78X, B77X, B76X, B75X, B74X, C17, MD11, Embraer XX	TR308 or TR318 according to destination
Track preferential assignment	
SE/SW/W/NW	TR278 or TR318
N/NE/E	TR318

Simultaneous TAKE-OFF operations
Simultaneous TAKE-OFF are allowed for departures RWY35L and RWY 35R

2.3.2 Start-up procedures

a. See table 20, item 2

2.3.3 Exit procedures

a. Radial/track departure scheme

In accordance with ENAC Provisions NR 00.940/DG dated 03-03-2000, NR 42/2219/A0 dated 23-06-2000 and ENAC 33381-P dated 15-3-2011 all jets departing from Malpensa airport (RWY 35L/35R) shall be instructed to follow Initial Climb radial/track (related to the published SIDs) in relation with the runway of departure and the type of aircraft, as detailed in table 1 point 22.2.3 5)

b. Provided that radar service is available at Milano ACC, 1 minute minimum separation will be provided between successive departing aircraft having similar speed performance at following conditions:

- aircraft departing from same RWY on same SID;
- aircraft departing from same RWY, the first one on SID established on RDL 280° (038°) and the second one on SID established on RDL 310°/320° (358°).

c. The prescription regarding separation in case of wake turbulence are preserved.

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

e. Initial climb procedures and SID RWY 35L, RWY 35R, and RWY 17R/L: see table 24

f. Transition segment RWY 35/17: see table 24

g. Exit procedures for traffic departing from RWY 35L/35R following conventional SID in case of MMP DME unavailability or MMP VOR unavailability:
after take-off proceed on RWY heading climbing to 1450 ft , then turn left to reporting point NELAB or turn right to SRN VOR according to ATC clearance.

REMARK

(1) Minimum Climb Gradient 350 ft/NM (5.76%) until passing transition level, if unable advice.

(2) The above Climb Gradient is required for ATC reasons. Omni-directional departures criteria apply for obstacle clearance. In this respect, procedure design gradient (350 ft/NM, 5.76%) is required at least until 1450 ft .

(3) Initial Climb Gradient doesn't take into account "close-in-area" obstacles lower than 60 m (200 ft) MOC included, above DER elevation (see ICAO obstacle charts in force).

2.3.4 Speed control

See ENR 2.1.1.1

2.3.5 TABLE 1 TRACK DEPARTURE SCHEME

RWY 35R	
ACFT TYPE	Track
AN12, MD8X, MD9X, F70, F100, A318, A319, A19N, A320, A20N, B73X, B38M, B72X, B71X, BCSX, CRJX, BA46, RJXX, EMBRAERXX, J328, Executive, Turboprop	TR036 or TR356 according to destination
A318, A319, A19N, A320, A20N, A321, A21N	TR069 or TR356 according to destination
A388, A124, A35X, A34X, A33X, A321, A21N, A31X, A30X, B78X, B77X, B76X, B75X, B74X, C17, MD11	TR356 according to destination
Track preferential assignment	
NW/W/SW	TR356
N/NE/E	TR036 or TR69

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 Malpensa 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 da utilizzare nelle comunicazioni terra-bordo-terra: lingua inglese. È ammesso l'uso della lingua italiana per le situazioni di emergenza.

4.1.2. Vedi ENR 6.3 Carte d'Area VFR ed ENR 2.1.2

4.1.3. Avvicinamenti, atterraggi e decolli in VFR non consentiti ad eccezione degli aeromobili di base ed attività di elicotteri

4.2 Attività di circuito

NIL

4.3 Arrivi

ROTTE VFR DI ENTRATA PER ELICOTTERI

a. Procedura di entrata da OVEST:

seguire le rotte VFR pubblicate in ENR 6.3 Carte d'Area VFR per Romagnano, quindi procedere per MARANO TICINO (MCW3) da raggiungere a 500 ft AGL. Attendere su MARANO TICINO (MCW3) non al di sopra di 500 ft AGL in attesa di autorizzazione dalla TWR per continuare.

b. Procedure di entrata da EST:

seguire le rotte pubblicate in ENR 6.3 Carte d'Area VFR per PARABIAGO (MCE2), quindi procedere per SAMARATE (MCE3) da raggiungere a 500 ft AGL. Attendere su SAMARATE (MCE3) non al di sopra di 500 ft AGL in attesa di autorizzazione dalla TWR per continuare.

4.4 Partenze

ROTTE VFR DI USCITA PER ELICOTTERI

Le rotte elicotteri di cui al punto 4.3 possono anche essere usate come rotte di uscita per elicotteri.

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

4.1.2. See ENR 6.3 VFR Area Charts and ENR 2.1.2

4.1.3. VFR approaches, landing and take off not admitted except for aircraft based therein and helicopter activity

4.2 Circuit activity

NIL

4.3 Arrivals

VFR ENTRY ROUTE FOR HELICOPTERS

a. WEST entry procedures:

follow VFR routes published in ENR 6.3 VFR Area Charts to Romagnano, then proceed to MARANO TICINO (MCW3) to be reached at 500 ft AGL. Over MARANO TICINO (MCW3) hold not above 500 ft AGL waiting for TWR clearance to proceed.

b. EAST entry procedure:

follow VFR routes published in ENR 6.3 VFR Area Charts to PARABIAGO (MCE2), then proceed to SAMARATE (MCE3) to be reached at 500 ft AGL. Over SAMARATE (MCE3) hold not above 500 ft AGL waiting for TWR clearance to proceed.

4.4 Departures

VFR EXIT ROUTE FOR HELICOPTERS

The helicopters routes mentioned on point 4.3 can be also used as exit routes for helicopters.

4.5 Sorvoli

NIL

4.6 VFR Speciale

NIL

4.7 VFR notturno

VFR/N consentito esclusivamente agli elicotteri

Punti di ingresso: MARANO TICINO (MCW3) - PARABIAGO (MCE2)
Circuito di traffico: RWY 35L sinistra - RWY 35R destra - RWY 17R destra**4.8 Attività addestrativa**

NIL

5 LVP**5.1 Attivazione delle LVP**

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

- il valore di RVR è inferiore a 550m; 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.

Attivazione LVP per singola pista

In caso di scenario operativo partenze 35L e arrivi 35R, sarà possibile attivare le LVP sulla sola pista 35R mantenendo inalterato lo scenario operativo. Verranno messe in atto tutte le azioni previste in caso di bassa visibilità.

5.2 Utilizzo delle piste durante le LVP

Sono consentite operazioni in CAT III per RWY 35L e 35R.

Sono consentite operazioni LVTO per RWY 35L e 35R.

L'uso delle piste è normalmente regolato:

- a. RWY 35R solo per i decolli
- b. RWY 35L solo per gli atterraggi.

Particolari situazioni meteorologiche o operative potrebbero rendere necessario/opportuno un utilizzo delle piste differente che può anche contemplare il temporaneo utilizzo di una sola pista per decolli e atterraggi.

5.3 Operazioni in CAT 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.

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

Vedi Aerodrome Chart ICAO.

4.5 Overflying

NIL

4.6 Special VFR

NIL

4.7 VFR/N

VFR/N allowed for helicopters only

Entry points: MARANO TICINO (MCW3) - PARABIAGO (MCE2)

Traffic pattern: RWY 35L left - RWY 35R right - RWY 17R right

4.8 Training activity

NIL

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

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

- RVR value is 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.

Single Runway LVP Activation

In the case of an operational scenario with departures on 35L and arrivals on 35R, it will be possible to activate the LVP on runway 35R only, while keeping the operational scenario unchanged. All actions required in case of low visibility will be implemented.

5.2 Use of the runway during LVP

RWY 35L and 35R are approved for CAT III operations.

RWY 35L and 35R are approved for LVTO operations.

During LVP runways use is the following:

- a. RWY 35R for take-offs
- b. RWY 35L for landings.

Particular meteorological or operational conditions, may request to ATC to use single runway operations or different use of departure runways.

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 purposes.

5.4 Lights and ground signs for use in LVP

See Aerodrome Chart ICAO.

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

Sull' aeroporto di Malpensa le operazioni di de-snowing e de-icing vengono eseguite sulle apposite aree come segue. All'interno dell'area di de-snowing e de-icing attiva è consentita la movimentazione al suolo dei soli aeromobili soggetti a trattamento:

1 DE-ICING OPERATIONS

At Malpensa airport de-icing and de-snowing take place at the following de-icing areas. Ground movement within the active de-snowing and de-icing areas is allowed only to aircraft subject to treatment:

AREE DE-ICING DE-SNOWING	POSIZIONI	NOTE REMARKS
AREA 1	GY1 GY2 J1 J2 801 802 803 804	Max Code "F" Max Code "F" Max Code "F" Max Code "F" Max Code "E" Max Code "E" Max Code "E" Max Code "E"
AREA 2	791 792 793	Max Code "C" Max Code "C" Max Code "C"
AREA 3	202 204 206	Max Code "E" Max Code "D" Max Code "C"

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 %)

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

Nessuna frequenza de-icing disponibile

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 %)

Minimum standard taxiing time may increase in accordance to weather conditions

No de-icing frequency available

1.1 Responsabilità

Tutte le operazioni di de-icing e de-snowing sono responsabilità dell'esercente aereo / comandante (Rif. Jar ops 1.345).

1.1 Responsibilities

All de-icing and de-snowing operations are under aircraft operator/pilot in command responsibility (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 il rampista che si occupa del volo

1.2.2. Non verranno accettate richieste durante il rullaggio

1.2 Procedures

1.2.1. Aircraft operator/pilot of aircraft shall submit the request to the de-icing provider through the ramp agent attending the flight

1.2.2. No request will be accepted during taxiing

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

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

1.2.4. Per l'AREA 1 (area principale) attendere le istruzioni della TWR per le posizioni di attesa Y2, K2 o W2.

1.2.4. For AREA 1 (main area) expect TWR instructions to Y2, K2 or W2 holding position.

Successivamente si procederà al rullaggio verso le aree de-icing con l'ausilio del follow me, un marshaller guiderà l'aeromobile alla posizione de-icing

After that, taxiing to de-icing areas with follow me car, marshaller will guide the aircraft to de-icing position

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

1.2.5. 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 Aircraft engines status during operations

1.3.1. Twin engine aircraft: both on idle power

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

1.3.2. Three engine Heavy aircraft: tail out, external idle power

1.3.3. Aeromobili Heavy a quattro motori: esterno spento, interno al minimo

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

1.3.4. Aeromobili ad elica: spenti quando possibile

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

2 PROCEDURE PER L'ASSISTENZA AI VELIVOLI IN EMERGENZA

2 EMERGENCY AIRCRAFT ASSISTANCE PROCEDURES

2.1 Generalità

According to ENAC DA Malpensa Provision in force, Malpensa airport has the capability to handle two simultaneous aircraft emergencies.

In accordo a quanto stabilito dall'Ordinanza ENAC DA Malpensa in vigore, l'aeroporto di Malpensa ha la capacità di assistere due emergenze simultanee.

The closure of Malpensa Airport, in the case of an aircraft requesting an emergency landing, is determined by the following procedures

La chiusura dell'aeroporto di Malpensa, a seguito della richiesta di atterraggio da parte di un aeromobile in emergenza, è determinata dalle seguenti procedure

2.2 Emergenze che non comportano la chiusura dell'aeroporto

2.2 Emergencies that do not cause airport closure

Nel caso un aeromobile in emergenza richieda di atterrare a Malpensa, l'aeroporto non sarà chiuso all'altro traffico a condizione che:

In case of an emergency landing, Malpensa airport will not be closed to other traffic if:

2.2.1. l'aeromobile sia ad una distanza da percorrere dal punto di contatto di almeno 15 NM dall'aeroporto, e

2.2.1. the aircraft should be at least 15 NM or more to run from the airport, and

2.2.2. l'aeromobile che dichiara lo stato di emergenza accetti di atterrare sulla pista 35R, e

2.2.2. the aircraft declaring emergency is using RWY35R for landing, and

2.2.3. le condizioni siano tali da permettere alla TWR il monitoraggio visivo di tutta l'area di manovra, e

2.2.3. all the manoeuvring area can be visually monitored from the TWR, and

2.2.4. siano presenti valori di RVR TDZ di entrambe le piste maggiori di 800m e valori di altezza della base delle nubi nel settore di avvicinamento maggiori di 200ft, e

2.2.4. RVR TDZ values measured on both RWYs are greater than 800m and cloud base height in the approach sector is greater than 200ft, and

2.2.5. low visibility procedures (LVP) have not been activated, and

2.2.5. non siano state attivate le procedure per le operazioni in bassa visibilità (LVP), e

2.2.6. nessun altro aeromobile abbia già dichiarato uno stato di emergenza

2.2.7. nessun altro aeromobile abbia già dichiarato uno stato di allarme

Se tutte le condizioni sopra esposte si sono verificate, si applicano le seguenti procedure:

a. la pista 35R sarà riservata per l'atterraggio dell'aeromobile in emergenza;

b. la pista 35L sarà utilizzata per le operazioni di decollo e atterraggio di tutto l'altro traffico;

c. il traffico in arrivo sarà considerato prioritario dall'ATC. Le partenze potranno essere soggette a ritardo;

d. nel caso venga dichiarata una seconda emergenza, la pista 35L sarà riservata all'assistenza del secondo velivolo in emergenza. In questo caso l'aeroporto sarà chiuso a tutto l'altro traffico.

2.3 Emergenze che comportano la chiusura dell'aeroporto

Nel caso che un aeromobile dichiari lo stato di emergenza, l'aeroporto sarà chiuso a tutto l'altro traffico se:

2.3.1. l'aeromobile che dichiara emergenza si trova ad una distanza da percorrere dal punto di contatto inferiore di 15NM dall'aeroporto, o

2.3.2. l'aeromobile interessato dichiara emergenza durante le operazioni di rullaggio o al parcheggio, o

2.3.3. l'aeromobile in emergenza richiede di utilizzare la pista 35L, o la pista 17 L/R, per l'atterraggio, o

2.3.4. le condizioni siano tali da non permettere alla TWR il monitoraggio visivo di tutta l'area di manovra, o

2.3.5. siano presenti valori di RVR TDZ di entrambe le piste uguali o inferiori a 800m e valori di altezza della base delle nubi nel settore di avvicinamento uguali o inferiori a 200ft, o

2.3.6. siano state attivate le procedure in bassa visibilità (LVP)

2.3.7. è stata già dichiarata una prima emergenza e la pista 35L sia stata riservata all'assistenza del secondo velivolo in emergenza.

Se una delle condizioni sopra esposte si verifica, l'aeroporto sarà chiuso a tutto il traffico eccetto il velivolo in emergenza.

2.4 Pista preferenziale per l'assistenza ai velivoli in emergenza

La pista preferenziale per l'assistenza ai velivoli in emergenza è la 35R. Tutti gli equipaggi di volo che operano nell'area di Malpensa devono essere informati che in mancanza di diversa comunicazione da parte dell'aeromobile in emergenza, gli enti ATS riterranno che il velivolo utilizzerà RWY 35R per l'atterraggio.

2.5 Procedure da applicarsi in caso di incidente

In caso di incidente lo scalo sarà chiuso a tutto il traffico.

In caso di due emergenze simultanee, se il primo aeromobile ad aver dichiarato l'emergenza degrada in uno stato di incidente, l'ATC informerà l'equipaggio del secondo velivolo di quanto avvenuto e del fatto che potrebbe non essere garantita la completa assistenza, utilizzando la seguente frase:

"ACCIDENT ON ... (POSITION).. ASSISTANCE MAY BE AFFECTED".

L'accadimento di due incidenti contemporanei è da considerarsi come un evento di "contingency".

2.6 Impossibilità di assistere due emergenze simultanee

Se per qualsiasi ragione l'aeroporto di Malpensa non è temporaneamente in grado di assistere due emergenze simultanee, l'utenza sarà informata attraverso l'emissione di un appropriato NOTAM. In quel caso il verificarsi di una emergenza comporterà la chiusura dello scalo a tutto il traffico.

3 ATTIVITA' ADDESTRATIVA IFR

L'attività addestrativa in IFR è consentita solo il martedì, sabato e domenica 1100-1300 (1000-1200) e dovrà essere coordinata in anticipo con il Gestore Aeroportuale (Airport Duty Manager +39 02748 62313) in accordo con il traffico schedulato e le procedure antirumore in atto.

4 OPERAZIONI CON ELICOTTERI

4.1 Decollo e atterraggio

Decolfi e atterraggi consentiti solo sulle piste

2.2.6. no other aircraft has declared an ongoing emergency situation

2.2.7. no other aircraft has declared an alarm situation

If all the conditions above stated are met, the following procedures will be applied:

a. RWY 35R will be reserved for the emergency landing aircraft;

b. RWY 35L will be used for landing and take-off operations by all other traffic;

c. ATC will give priority to incoming traffic. Departures may be subject to delays;

d. if a second emergency is declared, RWY35L will be reserved to the second emergency aircraft. The airdrome will be closed to all other traffic.

2.3 Emergencies that cause airport closure.

If an aircraft declares an emergency situation the airport will be closed to all other traffic if:

2.3.1. the aircraft declaring emergency has to run a distance less than 15M from the aerodrome, or

2.3.2. the aircraft declares emergency during taxi operations or at the stand, or

2.3.3. the emergency aircraft requests to use RWY35L or RWY17L/R for landing, or

2.3.4. all or part of the manoeuvring area cannot be visually monitored from the TWR, or

2.3.5. RVR TDZ values measured on both RWYs are 800m or less and cloud base height in approach sector is 200ft or less, or

2.3.6. low visibility procedures (LVP) have been activated;

2.3.7. a second emergency is declared and RWY35L has been reserved for the second emergency aircraft.

If one of the above stated conditions occurs, the airport will be closed to all traffic except for the emergency aircraft.

2.4 Preferential RWY to assist emergency aircraft

RWY35R is the preferential RWY to assist emergency aircraft. Aircrews, operating in Malpensa area, must be informed that unless differently stated by the emergency aircraft, ATC will assume that the emergency aircraft is using RWY35R for landing.

2.5 Accident

If an accident occurs, the airport will be closed to all traffic.

In case of two simultaneous emergencies, and if the first aircraft in state of emergency causes an accident, ATC will inform the second emergency aircraft notifying that assistance could be downgraded using the following sentence:

"ACCIDENT ON ... (POSITION).. ASSISTANCE MAY BE AFFECTED".

The occurrence of two simultaneous accidents has to be considered as a contingency situation.

2.6 Airport incapacity to handle two simultaneous aircraft emergencies

If for any reason Malpensa airport is not able to assist two simultaneous emergencies, information will be given to airmen by issuing a relevant NOTAM. In that case, the airport will be closed to all other traffic when the first emergency is declared.

3 IFR TRAINING ACTIVITY

All IFR training activity allowed only on Tuesday, Saturday and Sunday 1100-1300 (1000-1200) and must be coordinated in advance with the Airport Duty Manager (Airport Duty Manager +39 02748 62313) in compliance with scheduled traffic and current noise abatement procedures.

4 HELICOPTER OPERATIONS

4.1 Take-off and landing

Take-off and landing permitted only on the runways

4.2 Rullaggio

Il rullaggio sui raccordi e piazzali (Nord e Ovest) è consentito solo ad elicotteri dotati di carrello

4.3 Hover taxi

- a. Sui raccordi potrà essere effettuato in self-maneuvring
- b. Sui piazzali (Nord e Ovest) sarà possibile solo con assistenza follow-me obbligatoria

5 FOLLOW ME

Assistenza follow-me disponibile quando prescritto e ogni volta su richiesta

6 WILDLIFE HAZARD**6.1. Concentrazione di volatili**

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

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

6.2. Dissuasori presenti per allontanamento volatili:

- n. 1 Sistema di allontanamento acustico long range LRAD
- n. 4 Digital Bird Dispersal System Mod. Premier 1500
- n. 2 Digital Bird Dispersal System portatile
- n. 2 Pistole a salve
- n. 1 Postazione di dissuasore acustica fissa denominata Space Master
- n. 1 Stampo dinamico per allontanamento volatili
- n. 1 Laser portatile
- n. 20 Cannoni acustici telecomandati

- n. 1 LRAD long range acoustic dispersal system
- n. 4 Digital Bird Dispersal System Mod. Premier 1500
- n. 2 Portable Digital Bird Dispersal System
- n. 2 Blank pistols
- n. 1 Fixed dispersal equipment called Space Master
- n. 1 Dynamic mold for removing birds
- n. 1 Portable laser
- n. 20 Remote-controlled acoustic cannons

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours of presence	Quota media di concentrazione dei volatili (FT) Average height of bird concentration (FT)	Grandezza stormi Flock size	Aree di maggiore rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Cornacchia grigia Hooded crow	Tutto l'anno con maggior presenza JAN-MAR e JUL-DEC Whole year with an increased presence in JAN-MAR and JUL-DEC	0600-0800 1600-1900	0-200	2-5	Manto erboso ed in volo Greensward and flying	Manto erboso ai lati delle RWYs e testate 35L, 35R, 17L Greensward both sides of RWYs and 35L, 35R, 17L heads.
Gheppio Eurasian Kestrel	Tutto l'anno con maggior presenza APR-SEP Whole year with an increased presence in APR-SEP	0600-1900	0-300	1-2	Prevalentemente in volo o su manufatti Mainly in flight or above buildings	Manto erboso ai lati delle RWYs e testate 35L, 35R. Greensward on both sides of RWYs and 35L, 35R heads.
Piccione torraille Domestic pigeon	Tutto l'anno con maggior presenza APR-SEP Whole year with an increased presence in APR-SEP	0700-1800	0-300	1-10	Manto erboso ed in volo Greensward and flying	Manto erboso ai lati delle RWYs e testate 35L, 35R, 17L. Greensward both sides of RWYs and 35L, 35R, 17L heads.
Poiana Buzzard	Tutto l'anno con maggior presenza MAR-OCT Whole year with an increased presence in MAR-OCT	0600-1800	0-500	1-2	Prevalentemente in volo o su manufatti Mainly in flight or above buildings	Manto erboso ai lati delle RWYs e TWYs. Greensward on both sides of RWYs and TWYs.

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours of presence	Quota media di concentrazione dei volatili (FT) Average height of bird concentration (FT)	Grandezza stormi Flock size	Aree di maggiore rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Rondine Comon swallow	APR-SEP	0800-1200	0-300	1-20	Prevalentemente in volo Mainly in flight	Manto erboso ai lati delle RWYs e testate 35L, 35R, 17R. Greensward on both sides of RWYs and 35L, 35R, 17R heads.
Rondone Common swift	MAY-JUL	0600-1200	100-500	1-50	Prevalentemente in volo Mainly flying	Manto erboso ai lati delle RWYs e testate 35L, 35R. Greensward both sides of RWYs and 35L, 35R, heads.
Storno Starling	Tutto l'anno con maggior presenza MAR-JUN Whole year with an increased presence in MAR-JUN	0700-1900	0-300	10-50	Manto erboso e in volo Greensward and in flight	Manto erboso ai lati delle RWYs e TWYs. Greensward on both sides of RWYs and TWYs.
Nibbio Bruno Milvus migrans	Maggiore presenza da APR-AUG Increased presence in APR-AUG	0600-2000	0-500	1-10	Prevalentemente in volo o su manufatti Mainly in flight or above buildings	Manto erboso ai lati delle RWYs e testate 35L, 35R, 17L, 17R. Greensward both sides of RWYs and 35L, 35R, 17L, 17R heads.

6.3. 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).

6.3. 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	Tutto l'anno con maggior presenza MAR-SEP	0600-0800	1-2	Manto erboso e aree pavimentate	Manto erboso ai lati delle RWYs e TWYs.
Hare	Whole year with an increased presence in MAR-SEP			Greensward and paved areas	Greensward at both sides of RWYs and TWYs.
Volpe Fox	Tutto l'anno con maggior presenza APR-OCT Whole year with an increased presence in APR-OCT	0600-0800 0700-2000	1	Manto erboso Greensward	Manto erboso ai lati delle RWYs e TWYs. Greensward at both sides of RWYs and TWYs.

7 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE

Regole aggiuntive rispetto alla norma nazionale:

7.1. Le operazioni di rifornimento carburante sono vietate in caso di indisponibilità del servizio VV.FF.

7.2. Divieto di qualsiasi rifornimento di carburante o interruzione di quelli in corso: in caso di temporale con scariche elettriche in corso sull'aeroporto; in caso di stato di pericolo dove è previsto lo schieramento dei mezzi dei VV.FF. per attivazione del piano di Emergenza Aeroportuale

7.3. Nel caso di un grande sversamento di carburante o di principio di incendio il Comandante, o suo delegato, avvisa direttamente e

7 REFUELLED OPERATIONS

In addition to national regulation the following rules apply:

7.1. Refuelling not allowed if aerodrome Fire Brigade Service is not available

7.2. Refuelling not allowed: during thunderstorm with lightning activity over the airport; when the Fire Brigade Service is activated for the Airport Emergency plan

7.3. In case of great fuel spill or inception of fire, the pilot in command, or his delegate, immediately informs the Duty Manager by telephone +39 02 74862313, communicating stand number and aircraft type

tempestivamente il Duty Manager al nr telefonico +39 0274862313, comunicando numero della piazzola e tipo di aeromobile

7.4. L'operatore aereo garantisce la supervisione delle operazioni di rifornimento mediante la presenza di proprio personale individuato quale responsabile del rifornimento (Vettore, come da Normativa italiana in vigore)

7.5. Operazioni di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco:

a. necessario accordo preventivo tra Vettore e Gestore Aeroportuale sottoscritto tramite apposita check-list del Manuale d'Aeroporto SEA

b. necessario, tramite CNA con congruo anticipo, preventiva richiesta di autorizzazione tramite email o telefono al nr +39 02 74862323 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; necessario il contatto visivo tra il Responsabile del Rifornimento e il personale dell'Handler rifornitore

d. in caso di impossibilità di contatto visivo, predisposizione e verifica a cura del Responsabile del Rifornimento 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

8 DEVIATIONS

Deviations on CS approved dall'Ente Nazionale Aviazione Civile in riferimento alle Certification Specifications del Regolamento Europeo 139/2014 (provvedimenti EASA) come dettagliato nella tabella sotto riportata

SPECIAL CONDITIONS		
Numero	Descrizione	Riferimento AIP
SC.LIMC.001	Le TWY W e K - utilizzabili per aeromobili Code F - presentano un interasse inferiore a quanto stabilito dalla CS di riferimento. Rif: CS ADR-DSN.D.260 - Taxiway minimum separation distance	AD 2 LIMC 2-15 Code F chart AD 2 LIMC 1-11 Item 20 Box 3
SC.LIMC.002	La configurazione della RWY holding position delle TWY AA e AB - per pista 17L - e delle TWY GE e GW - per pista 35L - è tale che gli aeromobili Code E e F in attesa interferiscono con le relative superfici di avvicinamento (AS). Rif: CS ADR DSN.D.335 - Holding bays, runway holding positions, intermediate holding positions, and road holding position	AD 2 LIMC 2-13 Ground movement chart AD 2 LIMC 1-11 Item 20 Box 3

7.4. 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)

7.5. Refuelling with passengers on board or when embarking/disembarking:

a. carriers should have a previous agreement with the Aerodrome Operator, by using a dedicated check-list to be filled in just once (attachment in 'SEA Airport Manual')

b. SEA Airport Operations Control Center is previously informed by phone +39 02 74862323 or via email, carriers should transmit a list of scheduled flights and aircraft type

c. during refuelling operations, the Refuelling Manager verifies radio contact between the cockpit and TWR is maintained for possible activation of emergency procedures; he also verifies eye contact is maintained between the Refuelling Manager and the Refuelling Handler personnel

d. should eye contact not be possible the Refuelling Manager provides contact via headset to ensure that cockpit personnel can be alerted in case of dangerous situations

8 DEVIATIONS

Deviations on CS approved by Italian Civil Authority in respect of European Regulation 139/2014 Certification Specifications (EASA provisions) as detailed in the table below

SPECIAL CONDITIONS		
Number	Description	AIP Reference
SC.LIMC.001	TWY W and K - usable for Code F aircraft - CTL distance is lower than stated in the reference CS. Ref: CS ADR DSN.D.260 - Taxiway minimum separation distance	AD 2 LIMC 2-15 Code F chart AD 2 LIMC 1-11 Item 20 Box 3
SC.LIMC.002	Due to configuration of the RWY holding position of TWY AA and AB - for runway 17L - and TWY GE and GW - for runway 35L - holding Code E and F aircraft interfere with the corresponding approach surfaces (AS). Ref: CS ADR DSN.D.335 - Holding bays, runway holding positions, intermediate holding positions, and road holding position	AD 2 LIMC 2-13 Ground movement chart AD 2 LIMC 1-11 Item 20 Box 3

SPECIAL CONDITIONS			SPECIAL CONDITIONS		
Numero	Descrizione	Riferimento AIP	Number	Description	AIP Reference
SC.LIMC.003	<p>Le distanze di rispetto tra gli aeromobili in ingresso alle piazzole ed i loading bridge in posizione ritratta - su alcuni stand del piazzale ovest adiacenti ai Satelliti A,B, e C - risultano inferiori ai 4.5 m previsti dalla CS di riferimento.</p> <p>Rif: CS ADR DSN.E.365 - Clearance distances on aircraft stands</p>	AD 2 LIMC 2-9 Aircraft Parking Docking Chart: T1 - ICAO	SC.LIMC.003	<p>Some stands adjacent to Satellites A, B, and C in West Apron are equipped with a boarding bridge that does not guarantee 4.5 m separation between the incoming/ leaving aircraft and the bridge in the retracted position.</p> <p>Ref: CS ADR DSN.E.365 - Clearance distances on aircraft stands</p>	AD 2 LIMC 2-9 Aircraft Parking Docking Chart: T1 - ICAO
SC.LIMC.004	<p>La superficie di avvicinamento associata alla pista 17L presenta pendenza del primo tratto pari a 3.3%, pertanto superiore a quanto previsto dalla CS di riferimento (2%).</p> <p>Rif: CS ADR DSN.J.480 - Precision approach runways</p>	AOC TYPE B	SC.LIMC.004	<p>RWY 17L approach surface slope of the first section is 3.3%, therefore higher than stated by the reference CS (2%).</p> <p>Ref: CS ADR DSN.J.480 - Precision approach runways</p>	AOC TYPE B
SC.LIMC.005	<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	SC.LIMC.005	<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
DEVIATIONS ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT					
DAAD.LIMC.001	<p>Le fasce laterali della pista 17R/35L (7,5 m per lato) presentano pendenze trasversali maggiori di 1,5%.</p> <p>Rif: CS ADR DSN.B.080 - Transverse slopes on runway</p>	NIL	DAAD.LIMC.001	<p>The strips of RWY 17R/ 35L (7.5 m for each side) have transverse slopes greater than 1.5%.</p> <p>Ref: CS ADR DSN.B.080 - Transverse slopes on runway</p>	NIL

LIMC AD 2.24 CARTE AERONAUTICHE RELATIVE ALL'AEROPORTO**LIMC AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME**

Carte - Charts	Pagine - Pages
AERODROME CHART ICAO	AD 2 LIMC 2 - 1
AERODROME CHART ICAO DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 2 - 3
HOTSPOT MAP (NOT FOR NAVIGATION)	AD 2 LIMC 2 - 5
LOW VISIBILITY PROCEDURES CHART	AD 2 LIMC 2 - 7
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART: T1 NORTH - ICAO	AD 2 LIMC 2 - 9
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART: T1 SOUTH - ICAO	AD 2 LIMC 2 - 11
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART: T1 SOUTH - ICAO DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 2 - 13
AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART: T2 - ICAO	AD 2 LIMC 2 - 17
AERODROME GROUND MOVEMENT CHART ICAO	AD 2 LIMC 2 - 19

Carte - Charts	Pagine - Pages
AERODROME GROUND MOVEMENT CHART: ACFT CODE F - ICAO	AD 2 LIMC 2 - 21
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 35R/17L	AD 2 LIMC 3 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART ICAO TYPE A - RWY 35L/17R	AD 2 LIMC 3 - 3
AERODROME OBSTACLE CHART - TYPE B ICAO	AD 2 LIMC 3 - 5
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART RWY 35R	AD 2 LIMC 3 - 7
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART RWY 35L	AD 2 LIMC 3 - 9
STAR RNAV1 RWY 35L/R	AD 2 LIMC 4 - 1
STAR RNAV1 RWY 35L/R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 4 - 3
STAR RNAV 1 RWY 17L/R	AD 2 LIMC 4 - 15
STAR RNAV 1 RWY 17L/R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 4 - 17
STAR RNAV1 RWY 17L/R ATC DISCRETION	AD 2 LIMC 4 - 27
STAR RNAV1 RWY 17L/R ATC DISCRETION DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 4 - 29
STAR RWY 35 L/R - ABLE TO BE PLANNED ONLY FOR AIRCRAFT NOT RNAV EQUIPPED	AD 2 LIMC 4 - 39
STAR RWY 35 L/R - ABLE TO BE PLANNED ONLY FOR AIRCRAFT NOT RNAV EQUIPPED DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 4 - 41
STAR RWY 17L - ABLE TO BE PLANNED ONLY FOR AIRCRAFT NOT RNAV EQUIPPED	AD 2 LIMC 4 - 43
STAR RWY 17L - ABLE TO BE PLANNED ONLY FOR AIRCRAFT NOT RNAV EQUIPPED DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 4 - 45
ICAO VISUAL APPROACH CHART	AD 2 LIMC 5 - 1
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS Z RWY 35L	AD 2 LIMC 5 - 3
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS Z RWY 35L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 5 - 5
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS OR LOC Y RWY 35L	AD 2 LIMC 5 - 7
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 35L	AD 2 LIMC 5 - 9
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 35L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 5 - 11
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR RWY 35L	AD 2 LIMC 5 - 13
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS Z RWY 35R	AD 2 LIMC 5 - 15
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS Z RWY 35R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 5 - 17
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS OR LOC Y RWY 35R	AD 2 LIMC 5 - 19
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 35R	AD 2 LIMC 5 - 21
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 35R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 5 - 23
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR RWY 35R	AD 2 LIMC 5 - 25
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS OR LOC-Z RWY 17L	AD 2 LIMC 5 - 27
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS OR LOC Z RWY 17L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 5 - 29
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART ILS OR LOC Y RWY 17L	AD 2 LIMC 5 - 31
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR RWY 17L	AD 2 LIMC 5 - 33
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART VOR RWY 17L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 5 - 35
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP Z RWY 17L	AD 2 LIMC 5 - 37
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP Z RWY 17L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 5 - 39
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP Y RWY 17L	AD 2 LIMC 5 - 41

Carte - Charts	Pagine - Pages
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP Y RWY 17L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 5 - 43
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP Z RWY 17R	AD 2 LIMC 5 - 45
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP Z RWY 17R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 5 - 47
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP Y RWY 17R	AD 2 LIMC 5 - 49
ICAO INSTRUMENT APPROACH CHART RNP Y RWY 17R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 5 - 51
INITIAL CLIMB PROCEDURE AND SID RWY 35L	AD 2 LIMC 6 - 1
INITIAL CLIMB PROCEDURE AND SID RWY 35L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 6 - 3
INITIAL CLIMB PROCEDURES AND SID RWY 35R	AD 2 LIMC 6 - 5
INITIAL CLIMB PROCEDURES AND SID RWY 35R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 6 - 7
INITIAL CLIMB PROCEDURES AND SID RWY 17L/R	AD 2 LIMC 6 - 9
INITIAL CLIMB PROCEDURES AND SID RWY 17L/R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 6 - 11
INITIAL CLIMB PROCEDURES AND SID RNAV1 RWY 35L	AD 2 LIMC 6 - 15
INITIAL CLIMB PROCEDURES AND SID RNAV1 RWY 35L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 6 - 17
INITIAL CLIMB PROCEDURES AND SID RNAV1 RWY 35R	AD 2 LIMC 6 - 21
INITIAL CLIMB PROCEDURES AND SID RNAV1 RWY 35R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 6 - 23
TRANSITION SEGMENTS TO ENROUTE RWY 35L	AD 2 LIMC 6 - 27
TRANSITION SEGMENTS TO ENROUTE RWY 35L DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 6 - 29
TRANSITION SEGMENTS TO ENROUTE RWY 35 R	AD 2 LIMC 6 - 35
TRANSITION SEGMENTS TO ENROUTE RWY 35 R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 6 - 37
TRANSITION SEGMENTS TO ENROUTE RWY 17L/R	AD 2 LIMC 6 - 43
TRANSITION SEGMENTS TO ENROUTE RWY 17L/R DESCRIPTION TABLES	AD 2 LIMC 6 - 45
OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE AREA RWY 35 L	AD 2 LIMC 6 - 53
OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE AREA RWY 35 R	AD 2 LIMC 6 - 55
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO	AD 2 LIMC 8 - 1

LIMC AD 2.25 Penetrazione della VSS (Visual Segment Surface)

LIMC AD 2.25 Visual segment surface (VSS) penetration

**THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK**