

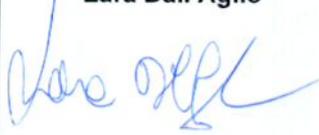
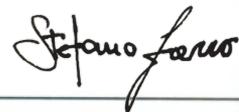
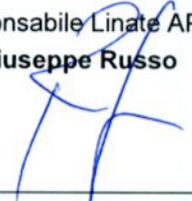
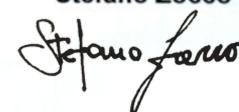
## Aeroporto Milano Linate

# LETTERA DI OPERAZIONI

### *Procedure Operative Piazzale Ovest: Movimentazione e parcheggio degli aeromobili Special Procedures*



**EDIZIONE**

FASE	Data	ENAV S.p.A.	SEA S.p.A.
ELABORAZIONE	16/05/2022	Operations Linate APT <b>Lara Dall'Aglio</b> 	Airfield Management Control LIN <b>Stefano Zocco</b> 
APPROVAZIONE	16/05/2022	Responsabile Linate APT. <b>Giuseppe Russo</b> 	P.H. Area di Movimento <b>Stefano Zocco</b> 

**REVISIONI**

N.	DATA	DESCRIZIONE	RIF.PAR	RIF.PAG.	NOTE
1.0	14.06.2011	Prima stesura	tutti	Tutte	////
2.0	11.02.2021	Rielaborazione su nuovo formato	tutti	tutte	Standardizzazione formato OL
3.0	16.05.2022	Dettaglio movimentazione elicotteri, utilizzo FATO e nuove TLOF area GA2 e GA3	8.7, 8.7.1, 8.7.2	26	3.0

## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>SCOPO</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>REVISIONI DELLA LETTERA DI OPERAZIONI</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>RIFERIMENTI</b> .....	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>DEFINIZIONI E ACRONIMI</b> .....	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>AMBITO DI APPLICAZIONE</b> .....	<b>9</b>
6.1	Specificità Piazzale Ovest.....	9
6.2	Aree non visibili o parzialmente visibili dalla TWR.....	9
<b>7</b>	<b>COMPITI E RESPONSABILITA'</b> .....	<b>10</b>
7.1	Coordinatore Operativo delle Operazioni di Piazzale - COP .....	10
<b>8</b>	<b>PROCEDURE OPERATIVE</b> .....	<b>11</b>
8.1	Generalità .....	11
8.1.1	Gestione del traffico VFR.....	11
8.2	Aeromobili in arrivo .....	12
8.2.1	Procedura generale .....	12
8.2.2	Area di sosta GA3.....	12
8.3	Aeromobili in partenza .....	13
8.3.1	Richiesta di rilascio aeromobile a SEA AO (Piazzale Ovest).....	13
8.3.2	Aeromobili in partenza MTOW > 8.500 lbs.....	14
8.3.3	Aeromobili in partenza MTOW < 8.500 lbs e turboelica .....	15
8.3.4	Aeromobili in partenza area GA3 .....	15
8.4	Procedure per aeromobili al parcheggio .....	16
8.5	Traino aeromobili .....	16
8.5.1	Movimentazione e sosta da/per area di sosta ex pista 17/35 .....	16
8.5.2	Rullaggio per contingency su ex pista 17/35.....	17
8.6	Attraversamento APN TWY Y.....	17
8.7	Procedure per elicotteri.....	18
8.7.1	Regolamentazione generale.....	18
8.7.2	Elicotteri dotati di carrello.....	19
8.7.3	Elicotteri muniti di pattini e provvisti di kit ruote .....	20
8.7.4	Movimentazione elicotteri IFR .....	21
8.7.5	Percorsi preferenziali di rullaggio per elicotteri.....	21
<b>9</b>	<b>PROCEDURE OPERATIVE PER ALTRI MEZZI E PERSONE</b> .....	<b>22</b>
9.1	Persone e veicoli in movimento .....	22
9.2	Servizio di Marshalling .....	22
9.3	Operazioni di pushback .....	22
9.4	Operazioni di rifornimento aeromobili .....	22
9.5	Accesso al terminal di aviazione generale.....	23

9.5.1	Spazi Operativi .....	23
9.5.2	Business Center .....	23
9.6	Operazioni di Assistenza .....	23
9.7	Attrezzature.....	24
<b>10</b>	<b>PROCEDURE DI CONTINGENCY .....</b>	<b>25</b>
10.1	PROCEDURE IN CONDIZIONI DI RIDOTTA VISIBILITÀ .....	25
10.1.1	Condizioni di visibilità 2/3 in MLAT Mode .....	25
10.2	Indisponibilità non programmata di porzioni dei piazzali.....	25
10.3	Stato di allarme, emergenza o incidente.....	25
<b>11</b>	<b>ALLEGATI.....</b>	<b>26</b>
11.1	Contatti operativi .....	26
11.2	Aircraft parking docking chart piazzale Ovest.....	27
11.3	Dettaglio piazzale Ovest .....	28
11.4	Dettaglio segnaletica FATO .....	29

## 1 PREMESSA

Viste le caratteristiche fisiche del piazzale Ovest, delle aree di parcheggio, della tipologia di traffico che sullo stesso opera, ai sensi del Cap. 3 - § 10.1.5 del Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, il piazzale Ovest dell'Aeroporto di Milano Linate, nel seguito del presente documento denominato piazzale Ovest, è definito "Area di sosta e movimentazione aeromobili a Regolamentazione Speciale", all'interno della quale, con il coordinamento di un "Coordinatore Operativo delle Operazioni di Piazzale" (COP), si applicano le Special Procedures oggetto della presente Lettera di Operazioni.

Le presenti "Special Procedures" sono destinate ad essere incluse - ai sensi dell'art. 2, comma 3 della legge 9/11/2004 n° 265 e del sopra citato Cap. 3 § 10.1.5 del Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti - nel Manuale di Aeroporto relativo all'Aeroporto di Linate.

## 2 SCOPO

Il presente documento descrive le procedure operative locali per una gestione coordinata del piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate, nel rispetto delle previsioni del Codice della Navigazione e della normativa applicabile in vigore.

## 3 REVISIONI DELLA LETTERA DI OPERAZIONI

Quanto stabilito nella presente Lettera di Operazioni potrà essere oggetto di integrazioni e/o emendamenti mediante successivi accordi fra le medesime parti. Tali accordi saranno sottoposti alla valutazione di ENAC anche ai fini del conseguente recepimento delle correlate procedure (inclusi i successivi emendamenti e/o integrazioni) nei rispettivi Manuali.

Per la disciplina dei rapporti tra il Gestore aeroportuale e gli handler, si rimanda al Regolamento di Scalo in vigore alla data odierna.

#### 4 RIFERIMENTI

- EASA 139/2014 e successive modifiche introdotte;
- Codice della Navigazione, Artt. 691bis e 705;
- Legge n. 265/2004, Art. 2 comma 3;
- Regolamento UE 139/2014
- ENAC – “Regolamento per la costruzione e l’esercizio degli aeroporti”;
- ENAC – Regolamento “Regole dell’Aria”;
- ENAC – Regolamento “Servizi di Traffico Aereo”;
- ENAC – Circolare “La certificazione dell’aeroporto” (APT-16);
- ENAC – Circolare “Regolamento di Scalo per gli aeroporti” (APT-19);
- ENAC – Circolare “Modifiche delle funzioni e del ruolo delle Direzioni Aeroportuali dell’E.N.A.C. alla luce delle nuove disposizioni legislative e regolamentari” (APT-20);
- ENAC – Circolare “Safety Management System di Aeroporto” (APT-22);
- ENAC – Circolare “Piazzali Aeromobili (APRONS) – Segnaletica Orizzontale” (APT-24);
- ENAC – Circolare “Sorveglianza e Rinnovo del Certificato di Aeroporto” (APT-25);
- ENAV – Manuale Operativo di Gestione del Traffico Aereo (MO-ATS);
- ENAC – Nota prot. n. 0072549/AOC/DIRGEN del 14/11/2008;
- ENAV – “Criteri normativi per l’ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali”;
- ICAO – Annesso 11 “Air Traffic Services”;
- ICAO – Annesso 14 “Aerodromes”, Vol. 1;
- ICAO – Doc 9476 “Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems (SMGCS)”;
- SEA S.p.A. – Regolamento di Scalo;
- SEA S.p.A. – Manuale di Aeroporto.

## 5 DEFINIZIONI E ACRONIMI

<b>A/m, aa/mm</b>	Aeromobile, aeromobili
<b>A-CDM</b>	Airport Collaborative Decision Making, programma europeo in ambito Eurocontrol che si propone di incrementare l'efficienza e la puntualità dello Scalo attraverso il miglioramento del flusso di traffico e della gestione della capacità aeroportuale, riducendo i ritardi, aumentando la prevedibilità degli eventi ed ottimizzando l'utilizzo delle risorse.
<b>Aeromobile "BLOCCATO"</b>	Dichiarazione del Gestore Aeroportuale con la quale si indica che l'aeromobile in arrivo ha fatto il proprio ingresso nella piazzola, si è posizionato, ha spento i motori ed è stato bloccato con i tacchi.
<b>Aeromobile "READY"</b>	Dichiarazione del Gestore Aeroportuale con la quale si indica che l'aeromobile in partenza è effettivamente pronto a muovere in quanto ha le porte chiuse, la piazzola è libera da uomini, mezzi e/o qualsiasi altro ostacolo (ad eccezione di quelli strettamente necessari per la realizzazione della manovra) ed inoltre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• per le piazzole tipo <i>nose-in (taxi-in/push-out)</i>, l'aeromobile ha anche il trattore agganciato per la manovra di <i>pushback</i>;</li> <li>• per le piazzole che lo richiedono, è presente il servizio di <i>marshalling</i>.</li> </ul>
<b>Aircraft Parking Docking Chart</b>	Carta aeroportuale prodotta dal Gestore aeroportuale, approvata da ENAC e pubblicata da ENAV che definisce le piazzole di sosta, le aree di sosta ed i percorsi utilizzabili.
<b>AIRPORT DUTY MANAGER (SEA)</b>	Responsabile Operativo del gestore Aeroportuale in turno (H24)
<b>Apron Taxiway</b>	Porzione di un sistema di vie di rullaggio istituita su un piazzale allo scopo di fornire un percorso di rullaggio attraverso il piazzale stesso.
<b>APU</b> <b>Auxiliary Power Unit</b>	Piccolo motore turbina, a bordo dell'aeromobile, che garantisce la fornitura di potenza per il funzionamento degli impianti di bordo in caso di motori principali spenti
<b>ARDT</b>	Aircraft ready time
<b>AOCC SEA</b>	Funzione di SEA S.p.A. cui competono le attività di gestione dei piazzali di sosta aeromobili per la parte di competenza del Gestore Aeroportuale.
<b>CSO TWR (ENAV)</b>	Responsabile Operativo in turno sala TWR
<b>COP</b> <b>Coordinatore Operativo di Piazzale</b>	Responsabile Operativo di SEA Prime

<b>CTOT</b>	Calculated Take Off Time
<b>Piazzola per Aeromobile o Piazzola (Aircraft Stand o stand)</b>	Una specifica area di un piazzale adibita al parcheggio di un aeromobile.
<b>E/A/S/T OBT</b>	Estimated/Actual/Scheduled/Target Off Block Time – Orario in cui un aeromobile in partenza lascia la piazzola che gli è stata assegnata e finisce la sosta.
<b>ENAC DAL</b>	ENAC Direzione Aeroportuale Lombardia
<b>FATO</b> Final Approach and Take Off area	Area definita per le operazioni degli elicotteri verso la quale sono effettuate le ultime fasi di avvicinamento ed atterraggio e dalla quale si effettuano le prime fasi di decollo.
<b>Follow-me</b> <b>Servizio follow-me</b>	Servizio di assistenza alla movimentazione aeromobili al suolo mediante un automezzo dotato di dispositivi di segnalazione, messo a disposizione in area di manovra e sui piazzali.
<b>Handler</b> <b>Prestatore dei servizi di assistenza a terra</b>	Qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisce a terzi una o più categorie di servizi di assistenza a terra di cui al D. Lgs. 18/99, Allegato A.
<b>M-AIS</b> <b>Milan Airport Information System</b>	Banca dati SEA che fornisce i dati relativi ai voli.
<b>Marshaller</b>	Operatore al suolo che fornisce la guida alla movimentazione degli aeromobili sui piazzali, comunicando con l'equipaggio di condotta via filo o attraverso segnalazioni codificate.
<b>Piazzale Ovest</b>	Parte dell'area di movimento dell'aeroporto di Milano Linate compresa tra le <i>Intermediate Holding Position</i> N1 e K1.
<b>RdS</b> <b>Regolamento di Scalo</b>	Documento redatto da SEA ed adottato con Ordinanza ENAC che raccoglie tutte le regole e le procedure stabilite per garantire un regolare e sicuro utilizzo dell'aeroporto. Nel regolamento vengono definiti quali siano i compiti ed i doveri di ciascun soggetto presente in aeroporto.
<b>TLOF</b> <b>Touchdown and Lift-Off Area</b>	Area definita per le operazioni di toccata/arresto degli elicotteri dalla quale si effettua la fase di messa in moto
<b>SEA AO (SEA Apron Operator)</b>	Personale SEA cui competono le attività di gestione dei piazzali di sosta aeromobili per la parte di competenza del Gestore aeroportuale.
<b>VFR</b> <b>Visual Flight Rules</b>	Regole che governano le operazioni di un aeromobile in Visual Meteorological Conditions (VMC), ovvero le condizioni meteorologiche che garantiscono il volo a vista.

## 6 AMBITO DI APPLICAZIONE

La gestione del piazzale Ovest è disciplinata nella presente Lettera di Operazioni, riportata integralmente nel Manuale di Aeroporto Linate.

Si è infatti ritenuto appropriato trattare il Piazzale Ovest separatamente, in relazione al suo layout infrastrutturale, alla tipologia delle aree di parcheggio e alle peculiarità di traffico su questo operante. Il piazzale Ovest è pertanto definito *“Area di sosta e movimentazione aeromobili a Regolamentazione Speciale” all’interno della quale vengono applicate le “Special Procedures”*.

Quanto di seguito riportato si applica alla parte dell’area di movimento dell’aeroporto di Milano Linate compresa tra le Intermediate Holding Positions K1 e N1. (vedi allegato 11.2 - AIP AD 2 LIML 2-13 Aircraft Parking Docking Chart – West Apron) ed all’area di sosta remota (ex pista 17/35).

### 6.1 Specificità Piazzale Ovest

- APN TWY Y: bidirezionale, identificata con segnaletica diurna e notturna (luci di centerline incluse), max wingspan 36m (aeromobili fino a ICAO Code C);
- aree GA1, GA2 e GA3 (aeromobili fino a ICAO Code B);
- TLOF presenti in GA2 e GA3;
- Stand 51, 52, 54, 55, 56 (aeromobili fino a ICAO CODE C, max wing span 34m)
- Stand 53 (aeromobili fino a ICAO CODE C, max wing span 32m);
- pushback come da legenda carta AIP AD LIML 2-9;
- posizioni di fine pushback: Q1 e Q2 (su APN TWY Y).

### 6.2 Aree non visibili o parzialmente visibili dalla TWR

Dato il layout aeroportuale, risultano non visibili direttamente dalla Torre:

- parcheggi da 51 a 56;
- APN TWY Y;
- area GA1, GA2 e GA3;
- posizioni di fine push back Q1 e Q2;
- IHP N1;

## 7 COMPITI E RESPONSABILITA'

### 7.1 Coordinatore Operativo delle Operazioni di Piazzale - COP

Fermo restando il ruolo assegnato dal Codice della Navigazione al Gestore aeroportuale, il servizio di Coordinatore Operativo delle Operazioni di Piazzale (di seguito denominato "COP"), che svolge le sottoelencate funzioni e ha le seguenti competenze, viene effettuato dalla Società SEA Prime:

Competenze del COP:

- Area di competenza:
  - tutte le aree di parcheggio e di movimentazione comprese tra i punti N1 e K1;
  - strade di servizio;
  - aree antistanti agli hangar;
  - area di sosta remota (ex pista 17/35).
- Coordinare con gli handlers e gli operatori certificati il posizionamento e le attività di ingresso/uscita degli aeromobili da/per le aree di competenza compreso il corretto disimpegno dei servizi di traino/pushback e follow-me/marshalling, secondo quanto previsto dalle procedure e disposizioni contenute nel presente documento;
- Ricevere dagli handlers la pianificazione settimanale/giornaliera del traffico dei voli previsti ed i last minute changes;
- Assegnare l'area di parcheggio agli aeromobili raccogliendo le informazioni pervenute dagli handlers;
- Coordinare, in caso di necessità, l'assegnazione degli stand 51-56 con l'Airport Duty Manager SEA, al fine di consentirvi il posizionamento di aeromobili di aviazione commerciale;
- Coordinare l'invio del marshaller dell'handler che assiste l'aeromobile in arrivo;
- Coordinare l'invio del follow-me SEA Prime, ove previsto dalla presente procedura;
- Coordinare le attività di traino e di pushback dell'handler che assiste l'aeromobile, compreso il posizionamento sul piazzale e da/per gli hangar degli aeromobili, se non svolte direttamente da SEA Prime;
- Mantenere rapporti con l'Airport Duty Manager SEA e la Torre di Controllo (ENAV TWR), informandoli tempestivamente di qualsiasi evento che possa influire sul regolare svolgimento delle operazioni; segnalare tempestivamente eventuali infrazioni/anomalie delle procedure all' Airport Duty Manager SEA;
- Coordinare le attività di rifornimento carburante degli aeromobili, con particolare riferimento alla circolazione/posizionamento delle autobotti sul piazzale ed alla verifica del rispetto da parte degli operatori certificati delle vigenti norme di sicurezza relativamente al rifornimento degli aeromobili;
- Garantire e mantenere il continuo contatto radio con la ENAV TWR sulla frequenza 440.450 MHz: nominativo radio "Coordinatore – Ovest" (stazione base).

## 8 PROCEDURE OPERATIVE

### 8.1 Generalità

L'operatività dei voli di aviazione generale sul piazzale Ovest è soggetta alla scelta preventiva e obbligatoria dell'handler che assisterà il volo, da effettuarsi mediante la relativa indicazione nell'ITEM 18 del Piano di volo.

Al fine di permettere la movimentazione dell'aeromobile mantenendo sufficiente distanza da ostacoli ed aeromobili in area piazzale Ovest è sempre necessario il follow-me o il servizio marshalling per:

- l'utilizzo delle aree GA1, GA2, GA3 e stand 51-56 da/per N1/K1;
- tutti i movimenti sul piazzale Ovest, inclusi gli attraversamenti della APN TWY Y

#### 8.1.1 Gestione del traffico VFR

I voli VFR in partenza e in arrivo da/per l'aeroporto non sono presenti nel sistema A-CDM e devono essere inseriti manualmente dal personale dell'handler di riferimento direttamente nel sistema M-AIS.

ENAV TWR notificherà a COP l'arrivo sul piazzale Ovest del traffico VFR.

## 8.2 Aeromobili in arrivo

### 8.2.1 Procedura generale

- L'aeromobile in arrivo viene preso in carico dal follow-me SEA Prime al punto K1 se in arrivo dalla via di rullaggio K, o al punto N1 se in arrivo dalla via rullaggio N, e condotto all'area di parcheggio predefinita, fino al suo completo arresto (a/m bloccato);
- Gli aeromobili in arrivo devono trasmettere all'handler prescelto il previsto orario di arrivo;
- ENAV TWR informerà il COP via radio circa aeromobili in arrivo via TWY N;
- Il marshaller dell'handler che assiste l'aeromobile procederà ad effettuare le segnalazioni atte al corretto posizionamento dell'aeromobile nelle aree di sosta; i veicoli e il personale di rampa dell'handler di riferimento potranno interessare l'area di parcheggio solo dopo che l'aereo avrà raggiunto il parcheggio stesso e spento i motori;
- Il successivo eventuale traino per il posizionamento dell'aeromobile in altra area di sosta sarà effettuato in coordinamento con il COP; sarà cura dell'handler che assiste l'aeromobile garantire la presenza di uomini e mezzi sino alla conclusione delle operazioni;
- Su richiesta di SEA SPA, i parcheggi da 51 a 56, considerati singolarmente, possono essere dedicati anche al posizionamento di aeromobili commerciali di classe ICAO Code C; l'utilizzo dei suddetti stand per il posizionamento di aeromobili di aviazione commerciale deve sempre essere preventivamente concordato tra COP e Airport Duty Manager SEA;
- Per aeromobili di aviazione commerciale l'assistenza al pushback e rullaggio sarà a cura di follow-me SEA;
- Sarà possibile far sostare più aeromobili di classe inferiore rispetto a quelli assicurati da una normale piazzola purché nel rispetto delle safety lines, tratteggiate rispetto alle strade di servizio e continue rispetto alla APN TWY Y, che delimitano il complesso di piazzole (51-53 e 54-56).

### 8.2.2 Area di sosta GA3

- L'aeromobile in arrivo viene preso in carico alla posizione K1 se in arrivo dal raccordo K, o alla posizione N1 se in arrivo dal raccordo N, dal follow-me SEA Prime e condotto all'area di parcheggio GA3 fino all'estremità Ovest, interna alla safety line che delimita l'area stessa.

## 8.3 Aeromobili in partenza

### 8.3.1 Richiesta di rilascio aeromobile a SEA AO (Piazzale Ovest)

Una volta raggiunto lo stato di “a/m ready”, si applica la seguente procedura:

- l'handler/rappresentante del Vettore potrà chiedere a SEA AO il rilascio del volo al numero +390274853474;
- SEA AO, verificate le condizioni di “a/m ready”, comunica a ENAV TWR che l'aeromobile è pronto tramite piattaforma ACDM;
- tale comunicazione costituisce rilascio dell'aeromobile da SEA AO a ENAV TWR. Qualora un a/m in status di “ready” debba essere nuovamente bloccato, SEA AO deve comunicare via telefono diretto a ENAV TWR l'impedimento provvedendo anche a cancellare lo status di “ready”;
- presso le aree di sosta, quando pronto ad avviare i motori e ad operazioni di handling completate, il pilota richiede a ENAV TWR la messa in moto ATC, sull'apposita frequenza radio;
- fino a quando l'a/m in partenza non risulta rilasciato, ENAV TWR non approva l'inizio delle operazioni di messa in moto; la movimentazione dallo stand (verso i punti Q1 o Q2 se l'aeromobile è in GA1 o GA2) verrà effettuata seguendo le indicazioni del follow-me SEA Prime;
- ENAV TWR frequenza Ground fornisce quindi le opportune istruzioni al rullaggio in accordo alla situazione di traffico, adottando le azioni ritenute opportune ad impostare la corretta sequenza di partenza;
- per garantire una corretta ed ordinata movimentazione, la manovra di uscita dal parcheggio (pushback o rullaggio) deve essere prontamente iniziata non appena ricevuta l'istruzione di approvazione alla messa in moto;
- il pilota effettua la manovra per l'uscita dallo stand in accordo alle istruzioni ricevute dalla ENAV TWR frequenza Ground, seguendo le indicazioni del follow-me SEA Prime, sotto la responsabilità dell'handler/rappresentante del Vettore;
- handler/rappresentante del Vettore, in caso di impossibilità a muovere al momento previsto per lo sblocco dallo stand, (a causa, ad esempio, del sopraggiungere di eventuali problematiche contingenti) verificherà con SEA AO la necessità di cambiare lo status del volo, rendendolo momentaneamente non più trattabile da ENAV TWR;
- L'aeromobile dovrà riportare alla ENAV TWR l'ingresso in area di manovra (N1) per la determinazione della corretta sequenza di rullaggio.

### 8.3.2 Aeromobili in partenza MTOW > 8.500 lbs

- Per gli aeromobili con MTOW maggiore di 8.500 lbs, l'uscita dalle aree GA1, GA2 o dagli stand da 51 a 56 avverrà esclusivamente con manovra di pushback o traino per raggiungere gli Start Point Q1 e Q2.
- Per gli aeromobili con propulsione ad elica, il traino dovrà avvenire, compatibilmente con le necessità operative, sempre allo Start Point Q2. Il traino in posizione idonea del velivolo in partenza verrà effettuato dall'handler che assiste l'aeromobile in tempo utile per la prevista partenza; al termine delle operazioni di handling, dopo aver ricevuto l'approvazione ai fini ATC alla messa in moto, l'operazione di pushback potrà avere inizio (fermo restando il coordinamento con il COP).
- Gli aeromobili con propulsione ad elica con MTOW > 8.500 lbs possono muovere con motori in moto solo dall'area GA3 la cui regolamentazione di dettaglio è riportata al paragrafo 8.3.4.
- All'interno degli stand o delle aree di sosta è consentita la messa in moto di un motore alla minima potenza se l'aeromobile non ha APU oppure se la stessa risulta inoperativa. Il completamento della messa in moto sarà effettuato una volta lasciata l'area di sosta.
- L'handler di riferimento deve essere sempre presente all'atto della messa in moto ed assistere il Comandante in tale operazione ponendo particolare attenzione agli aeromobili parcheggiati nella zona retrostante al velivolo che si appresta alla messa in moto.
- In seguito all'approvazione ai fini ATC della messa in moto, entro i successivi 5 minuti, l'aeromobile:
  - effettuerà le operazioni di pushback/traino in accordo alle istruzioni del marshaller dell'handler che assiste l'aeromobile fino allo Start Point Q1 (Start Point preferenziale) sulla linea Y. Se Q1 è occupato potrà essere utilizzato Q2;
  - dovrà essere sganciato, completare la messa in moto e richiedere l'istruzione al rullaggio alla ENAV TWR specificando la posizione Q1 o Q2.
- L'operazione di push/traino, da coordinare necessariamente con il COP, dovrà avvenire, a cura dell'handler che assiste l'aeromobile, nel rispetto delle seguenti modalità:
  - in modo autonomo (nel rispetto dei punti successivi non è richiesta l'approvazione di Linate Ground);
  - osservando l'altro traffico ed iniziando le operazioni quando è verificata la clearance di uscita;
  - dando precedenza ad altro traffico già posizionato o in movimento sulla Apron Taxiway Y (in ingresso/uscita o spostamento locale);
  - posizionando sempre l'aeromobile con prua verso il raccordo N (direzione IHP N1) su Q1 o Q2;
  - per quanto possibile gli Start Point Q1 e Q2 sulla linea Y dovranno essere occupati per il tempo minimo necessario alle operazioni di messa in moto.
- Gli aeromobili richiederanno il rullaggio a Linate Ground quando pronti a muovere dal Q1 o dal Q2 specificando la propria posizione:
  - Il rullaggio dai suddetti Start point fino al N1 dovrà avvenire con assistenza del follow-me SEA Prime;
  - Linate Ground fornirà l'istruzione a seguire il follow-me fino al N1 ed a proseguire (in maniera autonoma) via TWY N fino all'IHP specificata; tale istruzione non costituisce elemento di precedenza al rullaggio.
- Per eventuali aeromobili di aviazione commerciale, l'assistenza al pushback e rullaggio sarà a cura di follow-me SEA.

### 8.3.3 Aeromobili in partenza MTOW < 8.500 lbs e turboelica

Agli aeromobili con MTOW minore di 8.500 lbs ed ai velivoli turboelica è consentita l'uscita in "self manoeuvring" solo dalle aree di parcheggio GA2 e GA3 seguendo le istruzioni del marshaller dell'handler di riferimento, a condizione che nella fase di uscita dell'aeromobile venga sospesa, da parte del COP, la circolazione veicolare nel corrispondente tratto dell'antistante strada di scorrimento automezzi e che non siano presenti uomini e mezzi nell'area retrostante l'aeromobile. L'handler di riferimento deve essere sempre presente all'atto della messa in moto al fine di assistere il Comandante in tale operazione ponendo particolare attenzione agli aeromobili parcheggiati nella zona retrostante al velivolo che si appresta alla messa in moto.

Gli aeromobili dovranno:

- richiedere a Linate Ground le istruzioni al rullaggio dalle aree o stand;
- se diretti verso la pista 18/36 una volta ottenuta l'istruzione al rullaggio, seguire scrupolosamente le istruzioni del follow-me SEA Prime fino al N1;
- Il COP provvederà ad informare il follow-me SEA Prime;
- È competenza del follow-me SEA Prime:
  - dare precedenza ad altro traffico già posizionato o in movimento sulla via di rullaggio Y ingresso/uscita o spostamento locale;
  - osservare l'altro traffico ed iniziare le operazioni quando è verificata la clearance di uscita.

### 8.3.4 Aeromobili in partenza area GA3

- La movimentazione all'interno dell'area avverrà al traino ed a motori spenti. Gli aeromobili saranno posizionati all'estremità ovest interna alla safety line che delimita l'area stessa al fine di garantire la clearance con la APN TWY Y. L'area dovrà essere libera da uomini e mezzi e nel rispetto delle clearance con altri eventuali aeromobili presenti nell'area.
- L'aeromobile richiederà la messa in moto e/o il rullaggio specificando la propria posizione (area di parcheggio GA3).
- L'uscita dall'area avverrà con la guida del follow-me SEA Prime sulla APN TWY Y fino alla posizione N1.
- È facoltà del COP, sulla base delle previsioni di traffico, basandosi comunque su criteri di equità, trasparenza, e non discriminazione, coordinare per aeromobili basati riposizionamenti in partenza in area GA3, effettuando traini anche da altre aree.

## 8.4 Procedure per aeromobili al parcheggio

La responsabilità della gestione e coordinamento della movimentazione dei velivoli parcheggiati attiene al COP, il quale dovrà garantire imparzialità e trasparenza nell'assegnazione delle aree di parcheggio, compatibilmente con le esigenze operative finalizzate alla massimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture.

In relazione alle esigenze di movimentazione degli aeromobili, gli handlers dovranno far pervenire con adeguato anticipo le previsioni di partenza e/o le eventuali esigenze di manutenzione al COP, al fine di consentire adeguato margine per coordinare le aree di parcheggio.

Il COP dovrà, a sua volta, notificare in coordinamento con gli handlers eventuali necessità di movimentazione aeromobili volte all'ottimizzazione degli spazi disponibili e/o derivanti da esigenze operative.

## 8.5 Traino aeromobili

Sul piazzale Ovest sono possibili movimentazioni a traino degli aeromobili; l'esigenza di movimentazione può derivare dall'esercente dell'aeromobile, da SEA - AOCC o da SEA Prime.

La movimentazione del traffico in arrivo e/o in partenza ha precedenza rispetto alle operazioni di traino.

La movimentazione degli aeromobili in sosta all'interno delle aree di parcheggio (GA1, GA2, GA3 e stand 51-56) nonché il trasferimento degli aeromobili da un'area all'altra e da/per i rispettivi Hangar dovrà avvenire al traino ed in accordo alla presente lettera di operazioni.

A partire dalle condizioni di visibilità 2, le operazioni di traino devono essere limitate al minimo essenziale.

### 8.5.1 Movimentazione e sosta da/per area di sosta ex pista 17/35

Tutte le operazioni da/per l'area di sosta remota (ex pista 17/35), da effettuarsi a traino e con assistenza follow-me SEA, sono da coordinare preventivamente con ENAV TWR (sulla frequenza UHF 440.450 MHz) e sono subordinate alle esigenze di eventuale altro traffico "live".

Qui di seguito la procedura di gestione della movimentazione e sosta velivoli in area di sosta remota:

- La movimentazione per l'area di sosta remota avviene solo a traino e con ausilio follow-me SEA ed avverrà in contatto radio con ENAV TWR;
- La necessità di movimentazione verso tale area viene comunicata da COP all'handler di riferimento per l'aeromobile;
- Quando l'handler di riferimento del volo si dichiara pronto a muovere (pushback agganciato al velivolo), COP richiede a SEA AOCC (+39 0274853468) la disponibilità di un follow-me per la necessaria assistenza;
- Follow-me SEA, una volta giunto sul piazzale Ovest e verificato l'effettivo "ready to move" del velivolo a traino, chiama via radio ENAV TWR per le necessarie autorizzazioni: la chiamata a TWR deve essere effettuata comunque prima di impegnare gli IHP K1 e N1;
- A seconda delle condizioni di traffico, ENAV TWR instraderà il follow-me via TWY K o N;
- Follow-me SEA, una volta giunto in area di sosta remota dichiarerà libero il raccordo percorso (K o N);
- L'handler di riferimento parcheggerà il velivolo in accordo alle indicazioni di COP (solitamente occupando il lato ovest dell'area, con prua sud-est);
- Follow-me SEA ricontatterà ENAV TWR per gestire il rientro presso il piazzale ovest del mezzo di traino utilizzato;
- Il traino inverso di un velivolo dall'area di sosta remota a piazzale segue le medesime logiche operative.

### **8.5.2 Rullaggio per contingency su ex pista 17/35**

In situazioni del tutto residuali (ad esempio per la temporanea indisponibilità del tratto di raccordo N tra IHP N1 e N3), l'area di sosta remota (ex pista 17/35) potrà essere utilizzata per rullaggio aeromobili in partenza dal piazzale Ovest.

In tal caso, nell'area, non saranno consentite soste di velivoli e il rullaggio avverrà con assistenza follow-me SEA obbligatorio, in contatto radio con ENAV TWR.

Le modalità operative saranno dettagliate in una specifica procedura che terrà conto di tutte le necessità operative e sarà condivisa con gli stakeholder coinvolti.

### **8.6 Attraversamento APN TWY Y**

L'eventuale attraversamento delle APN TWY Y da parte di aeromobili (ad esempio per ingresso in hangar o decentramento aeromobili tra la parte Est ed Ovest del piazzale) sarà coordinato dal COP per l'invio del follow-me SEA Prime.

## 8.7 Procedure per elicotteri

### 8.7.1 Regolamentazione generale

- Area elicotteri FATO (Final Approach And Take Off Area) disponibile per traffici VFR, SVFR, VFR/N, SVFR/N (IFR esclusi); risulta utilizzabile da elicotteri fino ad Agusta Westland EH101 (diametro rotore 18.6m e lunghezza fuori tutto 22.80m);
- RWY18/36 disponibile per traffici IFR/VFR SVFR, VFR/N, SVFR/N; in ogni caso la pista potrà essere utilizzata a discrezione ATC, in funzione del traffico e/o delle condizioni meteo; utilizzabile obbligatoriamente da elicotteri superiori ad Agusta Westland EH101;
- Aree di toccata/arresto (TLOF) e/o sosta (Helicopter Stand) presenti in GA2 e GA3 risultano utilizzabili da elicotteri fino ad Agusta Westland AW139 (diametro rotore 13.8m e lunghezza fuori tutto 16.7m).
- Elicotteri di dimensioni superiori (13,80m > Ø rotore > 21,00m) andranno allocati presso gli stand 51-56 in modalità self-in e push-out, garantendo le clearance sull'intero stand (no special procedure) tramite coordinamento COP;
- Non è consentito l'atterraggio di elicotteri muniti di pattini qualora non provvisti di kit ruote (ad eccezione dei voli militari, di stato e ambulanza);
- Sono tassativamente vietate manovre di atterraggio e decollo su aree destinate al parcheggio aeromobili;
- La zona di allocazione preferenziale per gli elicotteri è individuata al piazzale Ovest in area GA2; l'area di toccata/arresto (TLOF) e/o sosta (Helicopter Stand) è identificata da apposita segnaletica.
- Le aree di toccata/arresto (TLOF) potranno prestarsi alla sosta prolungata degli elicotteri, previa indicazione del COP, in relazione alle condizioni di traffico e di saturazione piazzale.
- Ai fini della prevista, necessaria assistenza da parte del follow-me SEA Prime, eventuali elicotteri in arrivo, provenienti dalla TWY N, dovranno essere preventivamente segnalati da ENAV TWR a COP prima di impegnare la TWY N; il COP provvederà ad informare il follow-me per assistere l'elicottero da N1 al parcheggio elicotteri.
- Le specifiche modalità di arrivo e partenza per elicotteri con pattini e carrello sono disciplinate nei paragrafi 8.7.2 e 8.7.3

### 8.7.2 Elicotteri dotati di carrello

- Elicotteri in **arrivo**
  - devono rullare (ground taxiing o air-taxiing) esclusivamente sulla centerline delle taxiways fino ai punti K1 o N1;
  - rulleranno da N1 o K1 fino a posizione di parcheggio obbligatorio in ground taxiing;
  - una volta raggiunti tali punti, rulleranno con assistenza follow-me SEA Prime, verso le aree di toccata/arresto (TLOF) e/o sosta (Helicopter Stand) identificate da apposita segnaletica, rispettivamente in GA2 o GA3 ove spegneranno i motori;
  - la successiva movimentazione verso la posizione di parcheggio e/o hangar dovrà avvenire a traino nel più breve tempo possibile.
  
- Elicotteri in **partenza**
  - devono essere trainati da hangar o dalla posizione remota di parcheggio alle aree di toccata/arresto (TLOF) e/o sosta (Helicopter Stand);
  - da queste posizioni dovranno contattare ENAV TWR per le necessarie istruzioni al rullaggio;
  - dovranno rullare con assistenza obbligatoria follow-me SEA Prime (ground taxiing) dalle aree di toccata/arresto (TLOF) e/o sosta (Helicopter Stand) identificate da apposita segnaletica, rispettivamente in GA2 o GA3 fino a IHP N1 via APN TWY Y;
  - devono rullare (ground taxiing o air-taxiing) esclusivamente sulla centerline delle taxiways, secondo le indicazioni di TWR;
  - in caso di condizioni VFR al di sotto delle VMC, il pilota potrà essere informato da ENAV TWR circa possibili ritardi dovuti all'approvazione del VFR/S.

### 8.7.3 Elicotteri muniti di pattini e provvisti di kit ruote

Manovra di air-taxiing, consentita esclusivamente:

- da K1 a zona toccata/arresto (TLOF) e/o sosta (Helicopter Stand) in GA2
- da N1 a zona toccata/arresto (TLOF) e/o sosta (Helicopter Stand) in GA3 e viceversa.

Elicotteri in **arrivo** muniti di pattini:

- l'atterraggio di elicotteri con pattini (KIT ruote a bordo) dovrà avvenire previo coordinamento tra ENAV TWR e COP in modo da garantire la massima safety aeroportuale e le rispettive esigenze operative;
- In caso di atterraggio sul FATO, l'elicottero, rullando esclusivamente sulla centerline delle taxiways, raggiungerà in air-taxiing via TWY N, l'IHP N1, dove attenderà il follow-me SEA Prime che lo porterà fino all'area di toccata/arresto (TLOF) e/o sosta (Helicopter Stand) identificata da apposita segnaletica, in GA3;
- In caso di atterraggio sulla pista 18/36, l'elicottero rullando esclusivamente sulla centerline delle taxiways, raggiungerà in air-taxiing via TWY K, l'IHP K1, dove attenderà il follow-me SEA Prime che lo porterà fino all'area di toccata/arresto (TLOF) e/o sosta (Helicopter Stand) identificata da apposita segnaletica, in GA2;
- una volta raggiunto le relative aree di toccata/arresto (TLOF) e/o sosta (Helicopter Stand), si provvederà al montaggio delle ruote per la movimentazione al suolo e, solo successivamente, al traino verso l'area di sosta remota/hangar;
- Nell'area di toccata/arresto (TLOF) e/o sosta (Helicopter Stand) è fatto divieto assoluto di sostare, se non per il tempo strettamente necessario al montaggio del kit ruote per consentire l'immediato traino dell'elicottero verso l'area di sosta remota (normalmente GA2);
- In caso di chiusura del raccordo K, l'area GA3 dovrà essere libera da aeromobili e mezzi per consentire la movimentazione al parcheggio di elicotteri sprovvisti di ruote verso l'area dedicata di toccata/arresto (TLOF) e/o sosta (Helicopter Stand) identificata da apposita segnaletica;
- Nel caso in cui una delle due aree di toccata/arresto (TLOF) e/o sosta (Helicopter Stand) non sia disponibile, il COP dovrà prontamente comunicarlo a ENAV TWR, per i necessari coordinamenti; ENAV TWR istruirà l'eventuale successivo elicottero ad atterrare e a rullare verso l'altra disponibile.

Elicotteri in **partenza** muniti di pattini:

- gli elicotteri con kit ruote montato, diretti al FATO per il decollo, dovranno obbligatoriamente raggiungere al traino il punto di messa in moto/decollo (TLOF) in zona GA3;
- smontare il KIT ruote;
- contattare ENAV TWR per istruzioni al rullaggio;
- portarsi in air-taxiing fino a IHP N1 con assistenza follow-me SEA Prime obbligatoria.

#### 8.7.4 Movimentazione elicotteri IFR

- La partenza IFR dovrà avvenire esclusivamente dalla pista 18/36; l'allineamento potrà avvenire dall'intersezione G sia RWY36 (TORA 190m) che RWY18 (TORA 2000m) e dal RHP T1, mentre in LVP obbligatoriamente solo RWY36 dal RHP T2.
- Elicotteri IFR in decollo per pista 18/36 dotati di ruote, provenendo da TWY N, dovranno utilizzare prevalentemente il percorso APN TWY C, B, E per portarsi all'Intersection Take Off GOLF RWY36.

#### 8.7.5 Percorsi preferenziali di rullaggio per elicotteri

Atterraggio	TWY	Area di parcheggio
RWY 18/36	K	GA2
FATO 36	N	GA2/GA3/MIL **
Decollo	TWY	RHP
RWY 18/36 Int. G	N, C, B, E	RHP 18/ RHP 36 Int. G
RWY 36	N, C, B, T	RHP 36
FATO 18	N	N3

\*\* a seconda della destinazione.

## 9 PROCEDURE OPERATIVE PER ALTRI MEZZI E PERSONE

### 9.1 Persone e veicoli in movimento

La movimentazione dei veicoli e l'accesso delle persone sono regolate da apposita Ordinanza di ENAC DAL. Gli attraversamenti della via di rullaggio Y possono avvenire a bordo di mezzi autorizzati e nel rispetto della viabilità.

Un veicolo che opera sul piazzale Ovest dovrà:

- dare precedenza ad un aeromobile in rullaggio, in procinto di rullare, in pushback o trainato;
- dare precedenza ad un veicolo impegnato in un'emergenza;
- dare precedenza ad altri veicoli in accordo con quanto previsto dai regolamenti locali;
- seguire le "strade di servizio" ed attenersi ai percorsi, alle velocità ed alle aree designate a loro uso.

### 9.2 Servizio di Marshalling

Il servizio di marshalling è fornito, su richiesta, da ciascun handler di piazzale in funzione di specifici accordi tra Vettore ed handler stesso.

In particolari situazioni di contingency può essere fornito anche dagli operatori follow-me di SEA Prime.

### 9.3 Operazioni di pushback

Le specificità riguardo la procedura di pushback sono disciplinate attraverso lettere di accordo/contratti tra ogni singolo Vettore e il proprio handler.

### 9.4 Operazioni di rifornimento aeromobili

Le operazioni di rifornimento aeromobili sono consentite dallo stand 51 allo stand 56, quando questi sono utilizzati come singola piazzola. Inoltre, è possibile effettuare rifornimento agli elicotteri all'interno dei due Helicopter Stand.

Nelle aree a regolamentazione speciale il rifornimento con autobotte è consentito esclusivamente se garantito quanto segue:

- Sia presente il PIC o suo delegato;
- Sia garantita la via di fuga del mezzo rifornitore;
- Non vi siano rifornimenti in contemporanea nella medesima area;
- Siano presenti estintori nelle vicinanze dell'aeromobile;
- Non ci siano attività di imbarco e sbarco passeggeri o attività di traino su aeromobili limitrofi;
- Sia prevista, durante le operazioni di rifornimento, intorno all'aeromobile una Clearance Distance minima dai serbatoi degli aeromobili, dagli sfiati, dalle attrezzature e dai veicoli mobili usati per il rifornimento

N.B.: Non è mai consentito il rifornimento con passeggeri a bordo.

## 9.5 Accesso al terminal di aviazione generale

L'accesso al terminal di aviazione generale è destinato esclusivamente ai passeggeri, al personale degli Enti di Stato, al personale di SEA Prime S.p.A. e SEA S.p.A., agli operatori aeroportuali delle società di handling che svolgono servizi di assistenza ai voli di Aviazione Generale e che sono certificate da ENAC sull'aeroporto di Milano Linate. È inoltre consentito l'accesso ai sub-concessionari di spazi che hanno regolare contratto con SEA Prime.

L'utilizzo della sala VIP di SEA Prime all'interno del Terminal di aviazione generale è consentito ai soli passeggeri dei voli assistiti dagli handler certificati da ENAC.

### 9.5.1 Spazi Operativi

L'handler che ha spazi assegnati dal Gestore all'interno del terminal di aviazione generale è responsabile del mantenimento della funzionalità e del decoro ed è tenuto a segnalare tempestivamente eventuali anomalie ad infrastrutture ed impianti al Gestore stesso.

### 9.5.2 Business Center

All'interno del terminal di aviazione generale è stato realizzato un business center in collaborazione con BMW, dotato di 5 sale riunioni ed una sala attesa per equipaggi/passeggeri.

Le sale possono essere prenotate indirizzando una mail di richiesta al Commerciale di SEA Prime al seguente indirizzo: [concierge@saprime.it](mailto:concierge@saprime.it)

## 9.6 Operazioni di Assistenza

Gli Handler certificati da ENAC che utilizzano le infrastrutture aeroportuali hanno l'obbligo:

- di conoscere ed accettare i contenuti del Regolamento di Scalo e del Manuale di Aeroporto Linate;
- di svolgere la propria attività in accordo ai due documenti citati;
- di informare e formare il proprio personale sui contenuti dei due documenti citati.

Gli operatori hanno l'obbligo di esporre sempre il tesserino identificativo che abilita all'accesso e sono tenuti a far rispettare a tutti tale disposizione di security aeroportuale.

La gestione dei bagagli è di esclusiva competenza dell'handler che effettua l'assistenza ai passeggeri.

## 9.7 Attrezzature

Tutte le attrezzature che sono utilizzate dagli handler per i servizi di assistenza dovranno essere ritenute idonee e decorose dal Gestore.

Il Gestore può richiedere all'handler di ritirare e di non utilizzare qualunque attrezzatura non ritenuta idonea.

I carrelli portabagagli non devono essere lasciati in area landside se non per il tempo necessario a svolgere le attività di accoglienza dei passeggeri e bagagli.

I carrelli portabagagli devono essere stoccati esclusivamente negli spazi in area airside all'interno dello spazio dedicato al fianco dell'hangar 1.

Fermo restando il criterio di dotazione minima iniziale di mezzi in funzione delle categorie certificate, il parco mezzi operativo degli Operatori dovrà essere costantemente dimensionato sulla base della propria quota di mercato e adeguato in caso di variazioni (in aumento o diminuzione) della stessa.

Il Gestore effettua le verifiche in merito al corretto dimensionamento e in caso di non conformità applica le opportune contromisure.

L'Operatore si impegna ad utilizzare i mezzi e le attrezzature in maniera tale da non rappresentare intralcio alla circolazione e all'operatività aeroportuale nel suo complesso.

In particolare, è fatto divieto all'Operatore di far sostare e depositare eventuali mezzi ed attrezzature in eccesso, e/o comunque non utilizzate, nel piazzale e lungo la viabilità dell'aeroporto.

## 10 PROCEDURE DI CONTINGENCY

### 10.1 PROCEDURE IN CONDIZIONI DI RIDOTTA VISIBILITÀ

Il presente documento che disciplina l'ordinato movimento di aeromobili, mezzi e personale sul piazzale Ovest si applica in tutte le condizioni di visibilità.

In condizioni di visibilità ridotta, oltre a quanto previsto nella presente OL, si applicano le procedure di coordinamento e di movimentazione al suolo di aeromobili, mezzi e persone definite nei seguenti documenti:

- il Regolamento di Scalo;
- il Manuale di Aeroporto SEA;
- IPI - Istruzioni Permanenti Interne di - LINATE APT;
- OL "All Weather Operations – AWO, Norme e procedure per le operazioni in condizioni di visibilità ridotta", sottoscritta tra ENAV Operations Linate e SEA S.p.A.

A partire dalle condizioni di visibilità 2, il COP deve limitare al minimo la movimentazione degli aeromobili. Le operazioni di push/traino devono essere effettuate un movimento per volta unicamente per la posizione Q1.

#### 10.1.1 Condizioni di visibilità 2/3 in MLAT Mode

L'aeroporto di Linate è dotato di un sistema radar di sorveglianza dei movimenti di superficie (A-SMGCS Advanced-Air Surface Movement Ground Control System) in cui confluiscono i dati provenienti da 2 radar primari (SMR) e da un sistema di multilaterazione (MLAT).

A partire dalle condizioni visibilità 2 (visibilità sufficiente al pilota per rullare a vista evitando collisioni con altro traffico, ma insufficiente al personale ATC per esercitare a vista il controllo su tutto il traffico) che verranno comunicate da ENAV TWR a COP, qualora ci si trovasse anche in "MLAT Mode" (disponibilità dei soli dati provenienti dal sistema di multilaterazione MLAT), vale la seguente particolarità:

- Allo scopo di prevenire rullaggi non autorizzati di aa/mm di aviazione generale, dal piazzale Ovest verso la TWY N, il follow-me SEA Prime, NON rilascerà il traffico al N1, fino a che non abbia ottenuto dal COP, a valle di un coordinamento con ENAV TWR, l'istruzione a potersi allontanare.

### 10.2 Indisponibilità non programmata di porzioni dei piazzali

Eventuali contingency infrastrutturali saranno valutate tatticamente e congiuntamente con l'obiettivo di mantenere adeguati livelli di servizio ed evitando per quanto praticabile situazioni di riduzione della capacità aeroportuale.

### 10.3 Stato di allarme, emergenza o incidente

Con riferimento alle procedure per Stati di Allarme, Emergenza ed Incidente, dovrà essere comunicata dal COP a ENAV TWR ed all'Airport Duty Manager SEA ogni situazione assimilabile ai sopracitati Stati.

L'Airport Duty Manager SEA dovrà in ogni caso essere contattato per ogni situazione di contingency.

Le procedure che devono essere seguite in casi di allarme, emergenza o incidente sono descritte nel Piano Emergenza Aeronautica (PEA), adottato con Ordinanza da ENAC Direzione Aeroportuale Lombardia<sup>1</sup>.

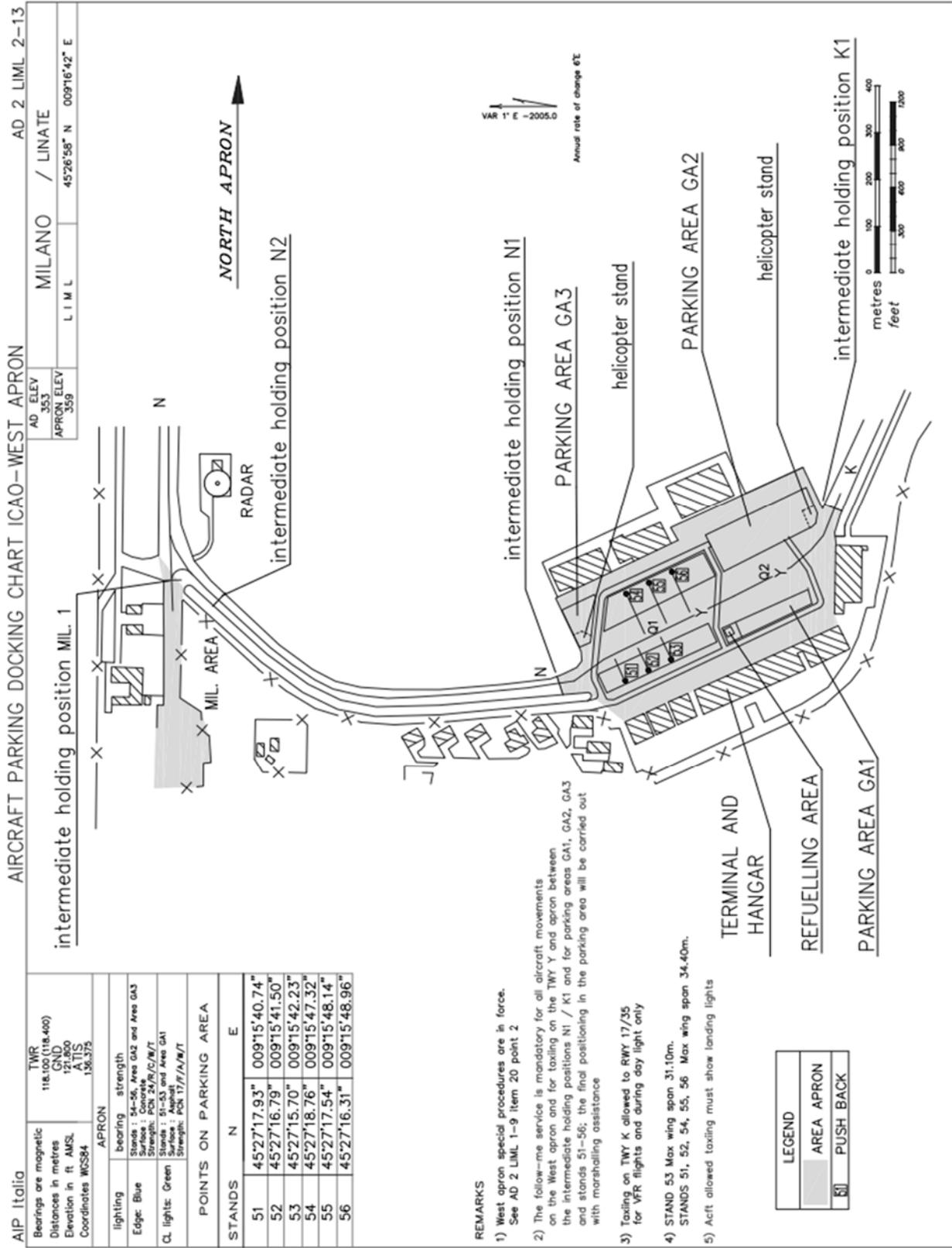
<sup>1</sup> Ordinanza ENAC DA Lombardia "Norme e procedure per l'assistenza agli aeromobili in emergenza e per il soccorso ad aeromobili in caso di incidente", edizione corrente

## 11 ALLEGATI

### 11.1 Contatti operativi

- Airport Duty Manager SEA: +39 02 74853477 - [rstlin@seamilano.eu](mailto:rstlin@seamilano.eu)
- TWR ENAV: +39 02 70143230 / 231
- COP SEA Prime: +39 02 74854510 - [coplin@seaprime.it](mailto:coplin@seaprime.it)

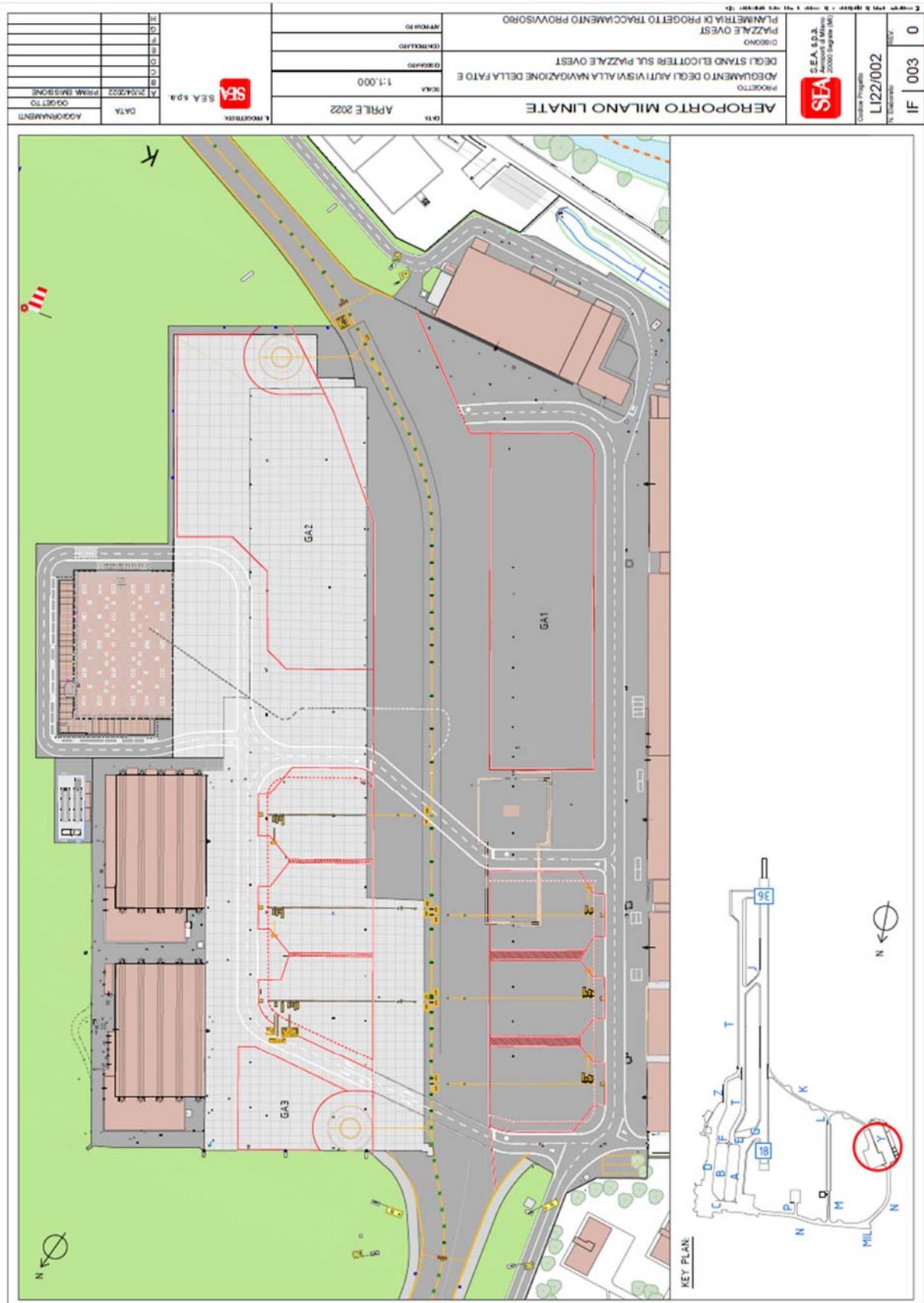
### 11.2 Aircraft parking docking chart piazzale Ovest



CHANGE: UPDATED RMK

ENAV Roma Data provided by SEA SpA ARAC effective date 21 APR 2022 (A3/22)

### 11.3 Dettaglio piazzale Ovest



**11.4 Dettaglio segnaletica FATO**

