

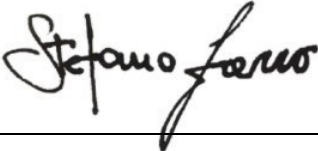



# MANUALE DI AEROPORTO

## LINATE

Edizione: 2 - Revisione: 3  
Codice: MA/LIN/RE139  
Parte: E – Capitolo 25  
Foglio Firme

### CAPITOLO 25: PROCEDURE IN CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE

<b>Operations Manager</b>	
<b>Stefano Zocco</b>	
<b>Maintenance Manager</b>	
<b>Jacopo Leonardi</b>	



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 – Rev.: 3  
Codice: MA/LIN/RE139  
Parte: E - Capitolo: 25  
Data: 28/10/2024

Pag. 1 di 27

## CAPITOLO 25. PROCEDURE IN CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE

### sommario

MATRICE DELLE REVISIONI DEL PRESENTE CAPITOLO .....	2
<b>25. PROCEDURE IN CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE .....</b>	<b>4</b>
25.1 SCOPO .....	4
25.2 CAMPO DI APPLICAZIONE .....	4
25.3 RIFERIMENTI .....	5
25.4 COORDINAMENTO CON ENAV PER LA RICEZIONE DELLE NOTIFICHE, DIFFUSIONE DELLE INFORMAZIONI E MITIGAZIONE DEI RISCHI .....	6
25.5 PROCEDURE PER LE SPECIFICHE CONDIZIONI METEOROLOGICHE .....	8
25.5.1 CONDIZIONE DI VENTO FORTE .....	8
25.5.1.1 RESPONSABILITÀ E AZIONI .....	8
25.5.2 CONDIZIONE DI GELATE AL SUOLO .....	9
25.5.2.1 RESPONSABILITÀ ED AZIONI .....	10
25.5.3 CONDIZIONE DI BASSA VISIBILITÀ .....	11
25.5.4. CONDIZIONE DI FULMINI - FENOMENI TEMPORALESCHI .....	11
25.5.4.1 RESPONSABILITÀ E AZIONI .....	11
25.6 CONDIZIONI DI PRECIPITAZIONI A CARATTERE NEVOSO, PIOVOSO E DI GRANDINE .....	15
25.6.1 APPLICABILITÀ E ATTIVITÀ DI VALUTAZIONE E RIPORTO DELLE CONDIZIONI DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO .....	15
25.6.2 CONDIZIONE DI RUNWAY SLIPPERY WET .....	21
25.6.3 RESPONSABILITÀ E AZIONI .....	22
25.7 FORMAZIONE E QUALIFICAZIONE DEL PERSONALE .....	27
25.8 REGISTRAZIONI .....	27
25.9 ALLEGATI .....	27



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 – Rev.3  
Codice: MA/LIN/RE139  
Parte: E - Capitolo: 25  
Data: 28/10/2024  
Pag. 2 di 27

## MATRICE DELLE REVISIONI DEL PRESENTE CAPITOLO

ED. / REV. MDA	DATA	DESCRIZIONE SOMMARIA DELLA MODIFICA
Ed. 0	26/12/2016	Prima edizione del Manuale di Aeroporto con la conversione del Certificato in conformità ai nuovi requisiti dettati dal Reg. UE n. 139.
Ed. 0 / Rev. 1	25/07/2018	Modifiche di ordine minore apportate al presente Capitolo. In procedura sono stati inseriti i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"><li>- coordinamento con Enav per la ricezione delle notifiche;</li><li>- riferimenti alle prescrizioni già contenute nel Regolamento di Scalo;</li><li>- negli allegati, aggiunto riferimento alla Lettera Operazioni SEA – ENAV: Operazioni in condizioni atmosferiche invernali e meteorologiche avverse–allegata;</li><li>- i form delle registrazioni nel corpo procedurale.</li></ul>
Ed. 1 / Rev. 0	25/03/2021	Suddiviso l'MDA in singoli Capitoli separati per una più agevole gestione e consultazione documentale ed inserimento di sottoparagrafi con rispettivi riferimenti normativi applicabili. Modifiche apportate al presente Capitolo: <ul style="list-style-type: none"><li>– ridenominazione di funzioni e figure professionali a seguito degli intervenuti ODS riorganizzativi SEA;</li><li>– inserito paragrafo sulla formazione del personale impiegato;</li><li>– al paragrafo: REGISTRAZIONI, inserito riferimento a esempi di schede informative trasmesse mediante METAR, TAF e AD, riportate in allegato al Capitolo.</li></ul> Ulteriori correzioni apportate a seguito delle osservazioni espresse dal Team di ENAC DO.
Ed. 2 / Rev. 0	08/09/2021	Aggiornati i riferimenti normativi al Reg. Del EU 2020/2148 e Annex to ED Decision 2021/003/R. Modificato l'applicabilità della procedura, come definito nel par. "Campo di applicazione". Introduzione segnalazione contaminanti su RWY / segnalazione di condizione superficie RWY; valutazione RWY, assegnazione codice. Introduzioni responsabilità durante "vento forte" - Fulmini - fenomeni temporaleschi - Stato di ALLERTA FULMINI. Modifica par. 5.1 "vento forte" con inserimento valori soglia in relazione alla scala Beaufort. Modifica par. 5.5 Precipitazioni a carattere piovoso, nevoso e grandine con inserimento nuova procedura in conformità ai dettami del Reg. Del. EU 2020/2148 e Annex to ED Decision 2121/003/R. Modificati allegati.



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 – Rev.3  
Codice: MA/LIN/RE139  
Parte: E - Capitolo: 25  
Data: 28/10/2024  
Pag. 3 di 27

Ed.2 / Rev 1	23/12/2021	<p>Eliminato l'assessment al raggiungimento di 1 mm di contaminante rilevato dai sensori pavimentali, mantenendo l'opportunità di effettuare delle verifiche del coefficiente di aderenza mediante ASFT durante l'evoluzione della precipitazione. Resta invariata la modalità di assessment in caso di variazione di condizioni da dry a wet. Al fine di verificare e riportare tempestivamente un eventuale condizione di contaminazione (<i>standing water</i>), la soglia di attivazione assessment precedentemente individuata a 3,1 mm, è stata in via cautelativa ridotta a 2,5 mm.</p> <p>Introduzione del software "AirportGRF", a sostituzione del modulo RCAW compilato manualmente, per la determinazione del Runway Condition Code e la produzione di RCR e SNOWTAM.</p> <p>A garanzia di un aggiornamento periodico, in assenza di variazioni significative, l'RCR verrà aggiornato giornalmente a seguito delle ispezioni di routine delle infrastrutture di volo. Fine tuning della procedura che implementa i commenti del Team di Sorveglianza a valle dell'approvazione dell'Edizione 2 Revisione 0 del Manuale.</p>
Ed.2 / Rev 2	30/11/2022	Aggiornato § 25.6.1 recependo ED Decision 2022/16/R che modifica GM1 ADR.OPS.A.057(d)(4)
Ed.2 / Rev 3	28/10/2024	Aggiornamento: § 25.4 Coordinamento con Enav per la ricezione delle notifiche, diffusione delle informazioni e mitigazione dei rischi



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 – Rev.3  
Codice: MA/LIN/RE139  
Parte: E - Capitolo: 25  
Data: 28/10/2024  
  
Pag. 4 di 27

## 25. PROCEDURE IN CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE

ADR.OPS.B.050 - AMC1 ADR.OPS.B.050 - ADR.OPS.C.010 - AMC1 ADR.OPS.C.010 - GM1  
ADR.OPS.C.010(b)(1) - GM1 ADR.OPS.C.010(b)(2) - AMC1 ADR.OPS.C.010(b)(3) - GM1  
ADR.OPS.C.010(b)(3) - AMC1 ADR.OPS.C.010(b)(4) - AMC2 ADR.OPS.C.010(b)(4) - AMC3  
ADR.OPS.C.010(b)(4) - AMC4 ADR.OPS.C.010(b)(4) GM1 ADR.OPS.C.010(b)(4) - GM2  
ADR.OPS.C.010(b)(4) - ADR.OPS.A.060 - ADR.OPS.A.065 - AMC1 ADR.OPS.A.065(a) - AMC2  
ADR.OPS.A.065(a) - GM1 ADR.OPS.A.065(a) - GM2 ADR.OPS.A.065(a) - GM3 ADR.OPS.A.065(a) -  
GM4 ADR.OPS.A.065(a) - GM1 ADR.OPS.A.065(a)(18);(19) - AMC1 ADR.OPS.A.065(b);(c) - GM1  
ADR.OPS.A.065(b);(c) - GM1 ADR.OPS.A.065(d) - ADR.OPS.B.037 - AMC1 ADR.OPS.B.037(a) - GM1  
ADR.OPS.B.037(a) - GM2 ADR.OPS.B.037(a) - AMC1 ADR.OPS.B.037(a);(b) - GM1 ADR.OPS.B.037(b)  
- GM2 ADR.OPS.B.037(b) - AMC1 ADR.OPS.B.037(c) - GM1 ADR.OPS.B.037(c) - ADR.OPS.B.045 -  
AMC1 ADR.OPS.B.045 - ADR.OPS.A.057 - GM1 ADR.OPS.A.057(d)(4) - GM2 ADR.OPS.A.057(d)(4)

### 25.1 SCOPO

Le avverse condizioni meteorologiche rappresentano una condizione di rischio per lo svolgimento delle operazioni di assistenza agli aa/mm a causa degli ampi spazi aperti che caratterizzano l'apron, delle masse metalliche di cui sono composti i Ground Support Equipment (GSE), degli stessi aa/mm e delle posizioni operative in area di movimento, funzionali alle attività di handling.

La presente procedura definisce le attività operative da svolgere sullo scalo in caso di allarmi meteorologici per consentire al Gestore di tenere sotto controllo l'esecuzione in sicurezza delle operazioni dei diversi soggetti presenti in area di movimento, nel rispetto della safety aeroportuale, inoltre disciplina le attività di valutazione delle condizioni delle infrastrutture di volo, delle informazioni relative allo spessore, estensione e tipologia del contaminante, nonché le modalità di diffusione della relativa informativa aeronautica (Snowtam).

### 25.2 CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente procedura si attua in presenza delle seguenti casistiche di avversità meteorologiche:

1. Vento forte
2. Gelate al suolo
3. Bassa visibilità (rif. Cap. 23 MDA)
4. Fenomeni temporaleschi – fulmini
5. Precipitazioni a carattere nevoso, piovoso e di grandine.

Al verificarsi dei suddetti eventi il Gestore procede con le seguenti attività:

- Diffusione delle previsioni meteorologiche inerenti all'aeroporto: le operazioni sono effettuate dal personale di AOCC – Dir. Operations e dalla Maintenance Control Room (MCR) - Dir. Maintenance, su attivazione degli enti che forniscono le previsioni meteorologiche relative ai fenomeni che potenzialmente possono avere un impatto negativo sulla safety nell'operatività aeroportuale;
- Monitoraggio dell'apron da parte del personale di AOCC addetto alle ispezioni programmate e su richiesta (rif. Cap 15 MDA);



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 – Rev.3  
Codice: MA/LIN/RE139  
Parte: E - Capitolo: 25  
Data: 28/10/2024  
Pag. 5 di 27

- Attuazione, in base alla tipologia di condizione meteorologica in atto, delle procedure già previste dal Manuale d'Aeroporto e dal Regolamento di Scalo (es. Piano Neve, friction test/rilevazione del coefficiente di aderenza, de-icing/anti-icing, All Weather Operations - protezione delle piste in bassa visibilità, rifornimento carburante, piano antincendio);
- Eventuale sospensione della normale operatività dello scalo qualora le avverse condizioni atmosferiche possano pregiudicare la sicurezza delle operazioni.

In particolare, la procedura prevede prescrizioni cautelative per tutti gli operatori che sono stati ad oggi sensibilizzati in materia attraverso i Safety Committee e, più in generale, attraverso interventi mirati da parte di SMS e di AOCC.

## 25.3 RIFERIMENTI

ICAO Annex 14

ICAO - Circolare 355

ICAO 9981 PANS Aerodromes - Part II

Reg. UE n. 139/2014 e s.m.i.

Accordo SEA-ENAV Allegato 4: Operazioni in condizioni atmosferiche invernali e Operazioni in condizioni meteorologiche avverse

Codice della Navigazione

D. Lgs. n. 81/08: *Testo unico in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro*

Ordinanza vigente di ENAC DAL in materia di accesso e circolazione di persone e mezzi in area sterile

Regolamento di Scalo

Lettera di Operazioni: *OL All Weather Operations* SEA – ENAV (allegata al presente Capitolo)

Procedura Operativa: *Informazioni aeronautiche inserite nella pubblicazione di NOTAM: emissione e diffusione sullo scalo* (rif. Cap. 7 MDA)

Procedura Operativa: *Protezione delle piste in bassa visibilità* (rif. Cap. 23 MDA)

Procedura Operativa: *Piano Emergenza Neve (PEN)*, di cui al Cap. 24 MDA)

Procedura Operativa: *De-icing/anti-icing/de-snowing* (rif. Cap. 24 MDA)

Procedure Operative: *Verifica delle condizioni delle infrastrutture in presenza di contaminazione e diffusione delle informazioni aeronautiche e Misurazione del coefficiente di aderenza rilevato sulle piste ai fini delle attività di manutenzione* (rif. ai Capp. 12 e 24 MDA)

Procedura Operativa: *Pulizia delle piste, delle vie di rullaggio e del piazzale* (rif. Cap. 15.3b MDA)

Procedura Operativa: *Rifornimento aeromobili con passeggeri a bordo e/o in fase d'imbarco/sbarco* (rif. Cap. 15.2 MDA).

Procedure Operative: : Comunicazioni (rif. Cap. 30).

Procedure Operative: Procedure per il passaggio delle attività tra il personale dell'Aeroporto (rif. Cap. 32)



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 – Rev.3  
Codice: MA/LIN/RE139  
Parte: E - Capitolo: 25  
Data: 28/10/2024  
  
Pag. 6 di 27

## 25.4 COORDINAMENTO CON ENAV PER LA RICEZIONE DELLE NOTIFICHE, DIFFUSIONE DELLE INFORMAZIONI E MITIGAZIONE DEI RISCHI

ENAV trasmette:

- Il TAF (*Terminal Aerodrome Forecast*: previsione terminale d'aeroporto) ogni volta che compare una previsione relativa a fenomeni "critici", ovvero: pioggia, neve o vento forte;
- Il METAR (*Meteorological Aerodrome Report*: rapporto di routine delle condizioni meteo per l'aviazione) in caso di pioggia, neve o vento forte e il TAF ogni volta che compare un'osservazione (METAR) relativa ad almeno uno dei fenomeni "critici";
- Gli A.D. (*Aerodrome Data warning*: avviso di aeroporto) in caso di pioggia, neve o vento forte e di *Wind Shear (WS)* ad ogni circostanza interessante l'aeroporto, accludendovi sempre gli ultimi METAR e TAF emessi, indipendentemente dal loro contenuto;
- I Pilot report di braking action per le opportune azioni di competenza del Gestore ai fini dell'assessment e reporting delle condizioni delle infrastrutture di volo.

La trasmissione viene ripetuta in seguito ad ogni aggiornamento e/o emissione di nuovi rapporti, fino al termine del fenomeno critico.

L'Ufficio di Previsione Meteorologica ENAV di Milano (UPM MILANO), competente per l'aeroporto, rimane inoltre a disposizione per eventuali consultazioni telefoniche da parte di un rappresentante del Gestore (identificato nella persona del Airport Duty Manager e del responsabile in turno di MCR), che funge da *entry point* per eventuali aggiornamenti sulla situazione in atto o prevista.

La catena di diffusione dell'informativa inerente allo stato di allarme meteorologico è formata, oltre che dai centri o enti di monitoraggio/previsione meteorologica, dal Gestore aeroportuale, dai prestatori di servizi di assistenza a terra, dal Corpo dei VVF, dalle CNA e dagli operatori presenti in area di movimento.

I fenomeni di avverse condizioni meteo per cui è previsto l'inoltro di una notifica di previsione meteorologica sono riportati nel paragrafo: *Campo di applicazione*.

Il Gestore aeroportuale, per mezzo dell'Airport Duty Manager, riceve informativa dai centri di previsione meteorologica sui fenomeni rilevanti che possono coinvolgere l'aeroporto e la divulga a tutti i soggetti aeroportuali interessati, in particolare agli handler di rampa e a quelli rifornitori, ai Vigili del Fuoco ed alle Compagnie aeree attive sullo scalo, secondo le modalità di seguito specificate.

Le Società operanti in Airside (handler di rampa -rifornitori e compagnie aeree) sono tenute a comunicare tempestivamente i propri riferimenti alla Direzione Operations (AOCC) all'indirizzo e-mail:

[rstlin@seamilano.eu](mailto:rstlin@seamilano.eu)

Tale comunicazione è essenziale per garantire che il personale del Gestore possa inserire correttamente le società nella mailing list dedicata, assicurando così una tempestiva e accurata ricezione delle comunicazioni relative agli stati di emergenza, agli aggiornamenti operativi e a qualsiasi altra informazione critica necessaria per la sicurezza e l'efficienza delle operazioni aeroportuali.



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 – Rev.3  
Codice: MA/LIN/RE139  
Parte: E - Capitolo: 25  
Data: 28/10/2024  
  
Pag. 7 di 27

Per le condizioni meteorologiche sopra indicate, i dati sono forniti sia dall'Ufficio di Previsione Meteorologica ENAV di Milano (di seguito UPM), sia dai sistemi del provider meteo del Gestore aeroportuale e dagli apparati dedicati e in uso a SEA, presenti nello scalo.

Per quanto concerne le previsioni meteo operative d'aeroporto, l'Airport Duty Manager riceve inoltre da ENAV una seconda informativa composta da una previsione operativa di fenomeni temporaleschi nell'area terminale di Milano. Infine, l'Airport Duty Manager riceve informazione diretta da MCR nel caso di previsioni temporalesche e fulmini.

Per mitigare i rischi connessi allo svolgimento della consueta operatività in airside, il Gestore aeroportuale diffonde con sufficiente anticipo ai soggetti interessati una serie di messaggi (fax, telex ed sms) contenenti la descrizione del fenomeno meteorologico previsto, nonché i relativi aggiornamenti: è competenza del Gestore comunicare ai responsabili aziendali interessati, alle Compagnie aeree ed agli handler tali previsioni meteorologiche, permettendo loro di adottare tutte quelle contromisure necessarie a garantire il regolare svolgimento delle attività aeroportuali in sicurezza.

In caso di avverse condizioni atmosferiche che possano comportare **riduzioni di capacità operativa** dello scalo, a seguito di malfunzionamenti o guasti degli impianti/sistemi o l'inagibilità temporanea di infrastrutture di volo (per rimozione neve o lavori in corso, è prevista emissione NOTAM come da apposita Procedura Operativa), l'Airport Duty Manager mantiene i flussi informativi con gli operatori aeroportuali e con gli enti di Stato interessati per definire congiuntamente, per quanto di competenza, la risoluzione delle criticità operative, anche in base a quanto previsto nella OL sottoscritta con Enav in materia di eventi critici.

Attraverso le vigenti Lettere di Operazioni sottoscritte in materia di: *All Weather Operations e avverse condizioni meteo*, SEA ed ENAV si impegnano, inoltre, a scambiarsi tempestivamente informazioni su qualsiasi variazione dell'operatività delle aree e degli strumenti, apparati e ausili, che potrebbero produrre effetti sulle procedure qui dettagliate.

Ulteriori procedure operative specifiche regolamentano l'operatività aeroportuale in presenza di funzionamento degradato di determinati apparati e/o installazioni: tutti gli operatori presenti sullo scalo devono prevedere una struttura di coordinamento operativo, che possa garantire la gestione e il controllo delle operazioni di propria competenza, interfacciandosi con l'Airport Duty Manager della Direzione Operations SEA.

Inoltre, le Società operanti sullo scalo sono tenute a implementare un sistema efficace di tracciamento e comunicazione per garantire la tempestiva divulgazione al proprio personale operante in Airside delle informazioni ricevute dall'Airport Duty Manager, inclusi aggiornamenti sulle condizioni meteorologiche avverse e altre situazioni operative rilevanti. Questo sistema deve assicurare che tutti i lavoratori in Airside siano costantemente informati e preparati a fronteggiare eventuali cambiamenti operativi, contribuendo così alla sicurezza e all'efficienza delle operazioni aeroportuali.

Qualora si ritenga necessaria una riduzione di capacità dello scalo, il Centro Operativo per le Emergenze (COE) – sede del *Comitato Risposta Crisi (CRC)* - costituisce il luogo adeguatamente attrezzato per la riunione dello stesso. Il CRC è composto dagli enti aeroportuali coinvolti nella soluzione di qualsiasi crisi riguardante l'aeroporto; variando il tipo di problematica da affrontare, anche la composizione del comitato può cambiare avvalendosi, pertanto, delle professionalità presenti in aeroporto, a seconda delle necessità contingenti.





# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 – Rev.3  
Codice: MA/LIN/RE139  
Parte: E - Capitolo: 25  
Data: 28/10/2024  
Pag. 8 di 27

Lo scopo del comitato è mantenere il più alto grado di operatività aeroportuale possibile, compatibilmente con il tipo di crisi in atto, nel rispetto delle condizioni di sicurezza.

Pertanto:

- adotta tutti quei provvedimenti tendenti a ridurre il disagio dei passeggeri;
- può ed in certi casi deve disporre, attraverso ENAC, la chiusura dell'aeroporto o parti di esso;
- può stabilire flussi, penalizzazioni operative, priorità ad atterraggio/decollo di determinati voli, nonché emanare sequenze di voli in partenza.

Il Comitato può, sempre nel rispetto delle leggi vigenti, prendere provvedimenti mirati anche in deroga o in contrasto alle normali procedure in uso; decide, inoltre, la chiusura della situazione di contingency ed il ripristino della normale operatività di scalo; l'Airport Duty Manager provvede alla diffusione di tali informazioni a tutti i soggetti interessati (rif. procedura di cui al Cap. 7 MDA).

Il Gestore aeroportuale definisce e diffonde tramite il Regolamento di Scalo, nonché le *Safety Recommendation* emesse da SMS, ulteriore informativa in merito ai potenziali rischi ed alle azioni da intraprendere in caso di avverse condizioni meteo.

## 25.5 PROCEDURE PER LE SPECIFICHE CONDIZIONI METEOROLOGICHE

### 25.5.1 CONDIZIONE DI VENTO FORTE

In caso di previsione di vento forte (scala *Beaufort* – valore 7 su una scala da 0 a 12 - >28 kt / 50Km/h) è richiesta agli operatori aeroportuali un'intensa attività di messa in sicurezza di mezzi e attrezzature di piazzale nonché di prevenzione del fenomeno *FOD*, come disciplinato al Cap.15.3.

Per l'uso preferenziale delle piste, in caso di vento forte, si fa inoltre riferimento alla pubblicazione AIP in vigore (Box 20, Par. 1).



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 – Rev.3  
Codice: MA/LIN/RE139  
Parte: E - Capitolo: 25  
Data: 28/10/2024  
Pag. 9 di 27

## 25.5.1.1 RESPONSABILITÀ E AZIONI

N.	FASE	SOGGETTO RESPONSABILE	AZIONE
1	Ricezione e diffusione delle informazioni	MCR / AIRPORT DUTY MANAGER	<p>RICEVE via mail dal provider meteo e/o da UPM l'informativa meteo con previsione di vento con caratteristiche di intensità e probabilità di accadimento.</p> <p>TRASMETTE a tutti gli enti interessati via fax/mail la scheda meteo ricevuta e le indicazioni sul comportamento da adottare.</p> <p>COMUNICA a tutti gli operatori interessati via sms il messaggio contenente le caratteristiche del fenomeno previsto ed il comportamento da adottare per fronteggiarlo.</p> <p>DISPOSIZIONI DI SAFETY</p> <p>In caso di previsione di vento forte (&gt; 28kt – 50Km/h), tutti gli operatori in airside sono tenuti a rispettare le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– obbligo di rimuovere tempestivamente eventuali fonti di FOD o segnalarne il rinvenimento per consentirne la rimozione; inoltre gli operatori sono tenuti ad attivare tutte le iniziative necessarie a prevenire la formazione di FOD (ad es. durante le fasi di confezionamento merci con plastiche e teloni);</li><li>– obbligo di assicurare il posizionamento dei tacchi agli aa/mm, la frenatura di mezzi e veicoli;</li><li>– obbligo di utilizzare i mezzi elevabili/alti, secondo le specifiche del costruttore e nei limiti</li></ul>



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: 2  
Codice: MA/LIN/RE139  
Parte: E - Capitolo: 25  
Data: 30/11/2022

Pag. 10 di 27

			<p>ivi riportati relativamente alla massima intensità di vento cui l'equipaggiamento è utilizzabile in sicurezza;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Per la limitazione di utilizzo dei pontili d'imbarco in caso di vento si fa riferimento alle istruzioni tecniche per il loro l'uso, rilasciate dal costruttore; in particolare, se il vento eccede i 60 Mph (96,56 Km/h), il pontile deve essere completamente retratto ed abbassato.</li></ul> <p>I responsabili di eventuali cantieri devono altresì garantire che tutto il materiale di cantiere (tubi, attrezzature, strumenti, etc.) sia opportunamente ancorato/fissato e che non sussista, pertanto, rischio alcuno che sia trascinato al di fuori della recinzione.</p>
2	<b>Attivazione di ispezioni straordinarie</b>	MCR  PAI	<p>Attraverso la sensoristica meteo installata sullo scalo, a seguito della ricezione dell'allarme vento forte (scala <i>Beaufort</i> – valore 7 su una scala da 0 a 12 - &gt;28 kt / 50Km/h) ATTIVA la struttura di PAI per ispezioni straordinarie. INFORMA l'Airport Duty Manager dell'allarme ricevuto e delle ispezioni coordinate.</p> <p>Su attivazione di MCR, ATTUA ispezioni straordinarie dell'area di movimento, come previsto dalle specifiche procedure sulle ispezioni alle infrastrutture di volo, contenute nel presente Manuale (rif. Cap. 9 MDA), eventualmente richiedendo il supporto dello staff di AOCC - Operations in apron (rif. Cap. 15), al fine di prevenire la formazione di FOD ed accertarsi che gli elementi di rischio siano rimossi e/o ben ancorati, soprattutto laddove eventualmente presenti aree di cantiere.</p>

## 25.5.2 CONDIZIONE DI GELATE AL SUOLO

In caso di gelate al suolo, MCR attiva la seguente procedura operativa:

- *Verifica e riporto delle condizioni delle infrastrutture in presenza di contaminazione e diffusione delle informazioni aeronautiche (rif.25.5.5 del presente Capitolo).*

In particolar modo, in caso di previsione di temperature pari a 0 (zero) C°, MCR richiede a PAI l'attivazione del monitoraggio delle aree airside e landside e l'eventuale trattamento delle



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: 2  
Codice: MA/LIN/RE139  
Parte: E - Capitolo: 25  
Data: 30/11/2022

Pag. 11 di 27

pavimentazioni con appositi prodotti solidi e liquidi per prevenire la formazione di ghiaccio e/o facilitarne la rimozione (rif. Cap. 24 MDA).

## 25.5.2.1 RESPONSABILITÀ ED AZIONI

N.	FASE	SOGGETTO RESPONSABILE	AZIONE
1	<b>Ricezione e diffusione delle informazioni</b>	MCR / AIRPORT DUTY MANAGER  AIRPORT DUTY MANAGER	<p>RICEVE via mail dal provider meteo e/o da UPM l'informativa meteo relativa alla previsione di gelate al suolo con caratteristiche di intensità e probabilità di accadimento.</p> <p>TRASMETTE a tutti gli enti interessati via fax/mail la scheda meteo ricevuta e le pertinenti disposizioni di safety.</p> <p>COMUNICA via sms a tutti gli operatori di scalo il messaggio contenente le caratteristiche del fenomeno previsto e le pertinenti disposizioni di safety.</p> <p><b>DISPOSIZIONI DI SAFETY</b> In caso di gelate al suolo, tutti gli operatori in airside sono tenuti a rispettare le seguenti previsioni:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– divieto di sversamento di acqua e/o liquidi al suolo (in caso di eventuale avvenuto sversamento, le CNA e gli handler coinvolti hanno il compito di informare il Duty Manager come da relativa procedura operativa di cui al Cap. 15 MDA);</li><li>– la raccomandazione di circolare con particolare prudenza: i conducenti di veicoli e mezzi devono ridurre la velocità al fine di permettere una frenata del veicolo tale da riuscire ad arrestarlo nel tratto che lo separa dal veicolo che lo precede, nonchè in prossimità della segnaletica di: Stop/dare la precedenza.</li></ul>



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**

Codice: MA/LIN/RE139

Parte: E - Capitolo: 25

Data: xx/xx/2024

Pag. 12 di 27

## 25.5.3 CONDIZIONE DI BASSA VISIBILITÀ

In caso di previsione di bassa visibilità si applicano:

- OL *All Weather Operations* (LVP), sottoscritta dal Gestore con ENAV;
- la procedura operativa: *Protezione delle piste in caso di bassa visibilità* (di cui al Cap. 23 MDA).

***Prescrizione cautelativa: In caso di bassa visibilità tutti gli operatori aeroportuali sono tenuti a prestare la massima attenzione e a presidiare le guide ottiche degli stand durante la fase d'ingresso degli aa/mm.***

## 25.5.4. CONDIZIONE DI FULMINI - FENOMENI TEMPORALESCHI

La condizione meteorologica di *temporale sul campo* indica un fenomeno temporalesco con possibili scariche elettriche all'interno delle 3 miglia nautiche dal sedime aeroportuale. In questo caso, operatori e mezzi presenti possono essere esposti a rischi derivanti dalla presenza di scariche elettriche.

La diffusione di notifiche riguardanti la situazione di temporale con scariche elettriche impone agli operatori aeroportuali l'adozione di una serie di comportamenti di sicurezza per prevenire il rischio di folgorazione durante le operazioni di assistenza agli aa/mm. Gli aa/mm che si trovano all'interno di un campo elettrico dovuto a temporale possono caricarsi di elettricità statica, situazione che può verificarsi anche se il temporale è ancora lontano dal sedime aeroportuale, generando quindi un serio potenziale pericolo per l'incolumità e la sicurezza delle operazioni.

In caso di fulmini e/o fenomeni temporaleschi entro le 3 mn dal sedime le operazioni di rifornimento carburante sono sospese, come da Procedura Operativa: *Applicazione delle misure di sicurezza durante le operazioni di rifornimento degli aeromobili*, di cui al Cap. 15.2 del MDA, nonché come pubblicato in AIP Italia.

### 25.5.4.1 RESPONSABILITÀ E AZIONI

Il Gestore aeroportuale sulla base delle informazioni di cui sopra, attiva i tre stati di seguito descritti:

1. Stato di *ALLERTA TECNICO*;
2. Stato di *PREALLERTA FULMINI*;
3. Stato di *ALLERTA FULMINI*.



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**

Codice: MA/LIN/RE139

Parte: E - Capitolo: 25

Data: xx/xx/2024

Pag. 13 di 27

N.	FASE	SOGGETTO	AZIONE
1	Stato di <b>ALLERTA TECNICO</b>	MCR	<p>ATTIVA lo stato di <b>ALLERTA TECNICO</b>, ovvero <u>un'informativa rivolta esclusivamente alle strutture tecniche di manutenzione</u>, qualora l'apposito sistema in uso rilevi scariche elettriche entro le 11 miglia nautiche (mn).</p> <p>COMUNICA lo stato di <b>ALLERTA TECNICO</b> via mail/telefono ai reparti manutentivi e a SEA Energia per la predisposizione alla gestione di eventuali anomalie alla rete elettrica e agli impianti aeroportuali.</p> <p>DISATTIVA lo stato di <b>ALLERTA TECNICO</b> dopo che per 30 minuti non siano state rilevate ulteriori scariche elettriche entro l'area di 11 mn.</p> <p>COMUNICA la disattivazione dello stato di <b>ALLERTA TECNICO</b> via mail/telefono ai reparti manutentivi e a SEA Energia.</p>



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**  
Codice: MA/LIN/RE139  
Parte: E - Capitolo: 25  
Data: xx/xx/2024

Pag. 14 di 27

2	<b>Stato di PREALLERTA FULMINI</b>	MCR  AIRPORT DUTY MANAGER  MCR  AIRPORT DUTY MANAGER	<p>ATTIVA lo stato di <i>PRE-ALLERTA FULMINI</i> qualora il sistema di rilevazione fulmini rilevi scariche elettriche tra 3 e 5 mn.</p> <p>COMUNICA lo stato di <i>PRE-ALLERTA FULMINI</i> via mail/telefono al Airport Duty Manager e ai reparti manutentivi, precisando che in quel momento non si rilevano scariche elettriche sul sedime aeroportuale.</p> <p>COMUNICA lo stato di <i>PRE-ALLERTA FULMINI</i> via mail/sms a tutti gli enti/operatori interessati: CNA, tecnici di CNA, handler e rifornitori.</p> <p>DISATTIVA lo stato di <i>PRE-ALLERTA FULMINI</i> dopo che per 30 minuti non siano rilevate ulteriori scariche elettriche entro l'area di 11 mn, contestualmente alla disattivazione dell'<i>ALLERTA TECNICO</i>.</p> <p>COMUNICA la disattivazione dello stato di <i>PREALLERTA FULMINI</i> per mezzo mail/telefono al Airport Duty Manager e ai reparti manutentivi.</p> <p>COMUNICA la disattivazione dello stato di <i>PREALLERTA FULMINI</i> via mail/sms a tutti gli enti/operatori interessati.</p>
---	--	--	---



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**

Codice: MA/LIN/RE139

Parte: E - Capitolo: 25

Data: xx/xx/2024

Pag. 15 di 27

3	<b>Stato di ALLERTA FULMINI</b>	MCR  AIRPORT DUTY MANAGER  MCR  AIRPORT DUTY MANAGER  PAI	<p>ATTIVA lo stato di <i>ALLERTA FULMINI</i> qualora il sistema di rilevazione fulmini rilevi scariche elettriche entro le 3 mn.</p> <p>COMUNICA lo stato di <i>ALLERTA FULMINI</i> via mail/telefono al Duty Manager e ai reparti manutentivi, precisando che in quel momento si rilevano scariche elettriche sul sedime aeroportuale.</p> <p>COMUNICA lo stato di <i>ALLERTA FULMINI</i> via mail/sms a tutti gli enti/operatori interessati; CNA, tecnici di CNA, handler e rifornitori.</p> <p>DISATTIVA lo stato di <i>ALLERTA FULMINI</i> dopo che per 30 minuti non siano rilevate ulteriori scariche elettriche entro le 3 mn.</p> <p>COMUNICA la disattivazione dello stato di <i>ALLERTA FULMINI</i> via mail/telefono al Duty Manager e ai reparti manutentivi.</p> <p>COMUNICA la disattivazione dello stato di <i>ALLERTA FULMINI</i> via mail/sms a tutti gli enti/operatori interessati.</p> <p>Su richiesta MCR, a seguito della verifica tramite portale meteo dell'effettivo rilevamento di scariche atmosferiche al suolo sul sedime aeroportuale, ATTUA ispezioni straordinarie dell'area di movimento, come previsto dalle specifiche procedure sulle ispezioni alle infrastrutture di volo, contenute nel presente Manuale (rif. Cap. 9 MDA) al fine di verificarne l'integrità a seguito delle avverse condizioni meteo.</p>
---	---------------------------------	---	---





# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**

Codice: MA/LIN/RE139

Parte: E - Capitolo: 25

Data: xx/xx/2024

Pag. 16 di 27


## 25.6 CONDIZIONI DI PRECIPITAZIONI A CARATTERE NEVOSO, PIOVOSO E DI GRANDINE

### 25.6.1 APPLICABILITÀ E ATTIVITÀ DI VALUTAZIONE E RIPORTO DELLE CONDIZIONI DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO

In caso di precipitazioni nevose, piovose e di grandine il Gestore aeroportuale a seguito di assessment alle infrastrutture di volo deve riportare e segnalare ai servizi di informazioni aeronautiche e, conseguentemente ai servizi di traffico aereo, le condizioni delle stesse che potrebbero influire sulle prestazioni degli aeromobili e impattare sulle operazioni aeroportuali, attraverso il trasferimento di un Runway Condition Report (RCR) e/o la richiesta di pubblicazione SNOWTAM, in particolare per quanto riguarda le seguenti condizioni:

1. COMPACTED SNOW (neve compattata);
2. DRY (asciutta);
3. DRY SNOW (neve secca);
4. DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (neve secca sopra neve compattata);
5. DRY SNOW ON TOP OF ICE (neve secca sopra ghiaccio);
6. FROST (gelo);
7. ICE (ghiaccio);
8. SLIPPERY WET (scivolosa e bagnata);
9. SLUSH (neve mista ad acqua);
10. SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (pista invernale appositamente preparata);
11. STANDING WATER (acque stagnanti);
12. WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (acqua sopra neve compattata);
13. WET (bagnata);
14. WET ICE (ghiaccio bagnato);
15. WET SNOW (neve bagnata);
16. WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (neve bagnata sopra neve compattata);
17. WET SNOW ON TOP OF ICE (neve bagnata sopra ghiaccio).

*Nota : qualora sia presente la condizione 'chemically treated', essa sarà riportata nell'apposito campo della situational awareness section dell'RCR.*

	<b>MANUALE DI AEROPORTO LINATE</b>	Edizione: 2 - Revisione: <b>3</b> Codice: MA/LIN/RE139 Parte: E - Capitolo: 25 Data: xx/xx/2024  Pag. 17 di 27
---	--	---

Qualora i contaminanti sopra elencati fossero presenti sulla superficie di una pista di volo, Direzione Maintenance SEA, avvalendosi delle funzioni di PAI e MCR (secondo le responsabilità definite al § “Responsabilità ed azioni”), secondo le modalità concordate tra SEA e ENAV nella OL “Operazioni in condizioni atmosferiche invernali e meteorologiche avverse” provvede a:

- Valutare le condizioni della superficie della pista (mediante ispezione alle infrastrutture);
- Assegnare un RWYCC in base al tipo, spessore ed estensione del contaminante ed alla temperatura dell’aria mediante la compilazione del format Runway Condition Assessment Worksheet (di seguito RCAW) e matrice Runway Condition Assessment Matrix (di seguito RCAM).

In particolare per il reporting dello spessore di contaminante bisogna tenere in considerazione i seguenti elementi:

- spessori di “water”  $\leq$  a 3 mm non devono essere riportati (NR)
- lo spessore minimo di “standing water” che deve essere riportato è 4 mm (04)
- per spessori  $\leq$  a 3 mm di “slush, wet snow e dry snow” deve essere riportato 3 mm (03)
- per spessori  $>$  a 3 mm di “slush, wet snow e dry snow” deve essere riportato il valore effettivamente valutato
- lo spessore di contaminanti diversi da “slush, wet snow, standing water e dry snow” non deve essere riportato (NR).

Inoltre provvede a:

- Ispezionare la pista ogni volta che le condizioni della superficie della stessa subiscano modifiche a causa di un cambiamento delle condizioni meteorologiche;
- Utilizzare, qualora disponibili, i rapporti dei piloti (braking action), trasmessi da ATS a MCR tramite telefono registrato e/o ascoltati da MCR su frequenze TWR APP (rif. OL - *Operazioni in condizioni atmosferiche invernali e meteorologiche avverse*), per la rivalutazione dell’RWYCC mediante utilizzo della matrice RCAM e secondo le seguenti modalità:
  - ✓ Per il **downgrade** in accordo alla matrice RCAM e come strumento per attivare un successivo nuovo assessment delle infrastrutture di volo;
  - ✓ Per l’**upgrade** il riporto di braking action potrà essere utilizzato in accordo alla matrice RCAM solamente in combinazione con altre informazioni che determinino chiaramente l’upgrade del RWYCC (incluso uno strumento di misura calibrato e utilizzato in modo appropriato) tenuto conto che non potrà essere effettuato l’ upgrade di un RWYCC pari a 2, 3, 4, 5 e che un RWYCC pari a 0 o 1 può al massimo essere portato a 3 e che le condizioni delle infrastrutture di volo devono essere verificate frequentemente per assicurare che le stesse non si degradino al di sotto del codice assegnato. A tal proposito, si tiene a precisare che il Gestore aeroportuale non applica la procedura di upgrade.



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**

Codice: MA/LIN/RE139

Parte: E - Capitolo: 25

Data: xx/xx/2024

Pag. 18 di 27

Ulteriori elementi di valutazione sia oggettiva che soggettiva che possono essere tenuti in considerazione ai fini del downgrade, oltre agli special air-report di braking action, sono i seguenti:

- (1) Condizioni meteo prevalenti:
  - temperatura stabile al di sotto del punto di congelamento
  - condizioni dinamiche
  - precipitazione attiva
- (2) Osservazioni:
  - es. comportamento del veicolo utilizzato per l'ispezione
- (3) Misure:
  - es. coefficiente di aderenza
- (4) Altri fattori legati all'esperienza locale:
  - es. tipi di pavimentazione

Il Gestore aeroportuale utilizza gli ulteriori elementi di valutazione (di cui all'elenco precedente), come fattori aggiuntivi, ma non esclusivi al fine di un downgrade ragionevolmente conservativo senza essere eccessivamente pessimistico.

***N.B. Nelle more dell'esecuzione dell'assessment in pista, ogni qualvolta l'infrastruttura di volo si configuri in una condizione di "WET" (non associata alla presenza di standing water, snow, slush, ice or frost) e le condizioni di traffico sullo scalo siano tali da non consentire un immediato ingresso sull'infrastruttura di volo, MCR, limitatamente a questi casi, sulla base dei valori restituiti dai sensori pavimentali installati, (valore cautelativo > 0.1, ma < 1 mm di spessore del contaminante) e dei dati forniti dalle centraline meteorologiche, produce e trasferisce ad ATS un RCR.***

***Contestualmente, MCR attiva PAI per la pertinente ispezione e si coordina con ATS provider per l'esecuzione dell'assessment fisico alle infrastrutture di volo; qualora i valori di output differissero o fossero discrepanti, verrà prodotto e trasferito un nuovo RCR.***

***Qualora invece lo spessore del contaminante riportato dai sensori pavimentali fosse  $\geq 1$  mm MCR, prima di produrre e trasferire l'RCR, provvede ad attivare PAI, affinché venga eseguita un'ispezione fisica alle infrastrutture di volo, propedeutica alla creazione e al trasferimento del RCR.***

A supporto dell'assessment delle infrastrutture di volo effettuato dal personale formato di PAI, si evidenzia che attualmente vengono utilizzati i dati restituiti dai sensori pavimentali installati in corrispondenza dei 3/3 di pista (vedi planimetria allegata) per quanto attiene a:

- Temperatura della superficie pavimentale (°C);
- Condizione della superficie pavimentale (dry, damp, wet, ice, snow, frost);
- Spessore del contaminante (da 0 a 10 mm con una risoluzione di 0,01mm);
- Temperatura di congelamento (da 0 a -30°C);
- Presenza di prodotto de- anti-icer (quantità in gr al mq).



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**

Codice: MA/LIN/RE139

Parte: E - Capitolo: 25

Data: xx/xx/2024

Pag. 19 di 27

Per la determinazione della temperatura dell'aria vengono utilizzati i dati restituiti dalle centraline meteo installate sullo scalo.

L'estensione del contaminante è valutata a vista dal personale che effettua l'assessment durante la percorrenza dell'infrastruttura di volo, utilizzando come riferimento la planimetria in allegato. La planimetria evidenzia anche la posizione dei punti di misura dove il personale dedicato all'assessment effettua la valutazione dello spessore e tipo di contaminante.

L'estensione del singolo contaminante sui 3/3 dell'infrastruttura deve essere valutato nel modo seguente:

- < 10% assegnazione RWYCC 6 con nessun riporto di copertura e spessore del contaminante.
- $\geq 10\% \leq 25\%$  assegnazione RWYCC 6 con riporto di copertura contaminate del 25 % e del suo spessore.
- $> 25\%$  il RWYCC dovrà essere assegnato sulla base del contaminante presente e del suo spessore.

**N.B.:** Nel caso in cui la copertura del contaminante risulti inferiore al 10 % su tutti i 3/3 dell'infrastruttura, non dovrà essere generato alcun RCR.

Nell'eventualità della presenza di contaminanti multipli la cui copertura è in totale superiore al 25%, ma nessuno di essi copre più del 25%, definiti sia longitudinalmente che trasversalmente, il RWYCC deve essere assegnato sulla base del contaminante che l'a/m incontrerà per primo durante le operazioni di atterraggio e decollo e che abbia l'effetto più significativo sulla performance degli aa/mm sulla base della valutazione del personale che effettua l'assessment.

Le valutazioni delle condizioni della superficie della pista devono essere eseguite su ciascun terzo della stessa e devono portare alla compilazione dell' RCR.

Il Runway Condition Report (RCR) include la 'Aeroplane Performance Calculation Section' e la 'Situational Awareness Section'.

L'Aeroplane Performance Calculation Section include:

- Aerodrome Location Indicator;
- Data e ora della valutazione;
- Numero di designazione pista più basso;
- RWYCC per ogni terzo di pista;
- Copertura percentuale del contaminante per ogni terzo di pista;
- Spessore del contaminante per ogni terzo di pista (solo per acqua, neve secca e bagnata, neve mista ad acqua);
- Descrizione delle condizioni della pista per ogni terzo;
- Larghezza di pista a cui si applica il RWYCC se inferiore a quella pubblicata.



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**

Codice: MA/LIN/RE139

Parte: E - Capitolo: 25

Data: xx/xx/2024

Pag. 20 di 27

La Situational Awareness Section include:

- lunghezza di pista ridotta;
- neve portata dal vento sulla pista (drifting snow);
- sabbia sparsa sulla pista;
- trattamento chimico della pista;
- banchi di neve sulla pista;
- banchi di neve sulla taxiway;
- banchi di neve adiacenti alla pista;
- condizioni delle taxiway;
- condizioni degli apron;
- note in linguaggio semplice.

L'RCR include inoltre un codice delle condizioni della pista (RWYCC) che utilizza valori da 0 a 6, l'estensione, lo spessore del contaminante e una descrizione dello stesso che utilizzi i seguenti termini:

- (1) COMPACTED SNOW;
- (2) DRY;
- (3) DRY SNOW;
- (4) DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW;
- (5) DRY SNOW ON TOP OF ICE;
- (6) FROST;
- (7) ICE;
- (8) SLIPPERY WET;
- (9) SLUSH;
- (10) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY;
- (11) STANDING WATER;
- (12) WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW;
- (13) WET;
- (14) WET ICE;
- (15) WET SNOW;
- (16) WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW;
- (17) WET SNOW ON TOP OF ICE;
- (18) CHEMICALLY TREATED;
- (19) LOOSE SAND.



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**

Codice: MA/LIN/RE139

Parte: E - Capitolo: 25

Data: xx/xx/2024

Pag. 21 di 27

Si precisa che:

Le valutazioni delle infrastrutture di volo iniziano quando si verifica una modifica delle condizioni della superficie dovuta alla presenza dei contaminanti di cui sopra e devono essere aggiornate, al verificarsi di una delle seguenti modifiche significative:

- (a) modifica del RWYCC;
- (b) modifica del tipo di contaminante;
- (c) modifica dell' estensione del contaminante come da tab.1 seguente;
- (d) modifica dello spessore del contaminante come da tab.2 seguente;
- (e) altre informazioni, per esempio PIREP (Pilot Report) non coerenti con il RWYCC pubblicato.

Assessed per cent	Reported per cent
< 10	NR
10-25	25
26-50	50
51-75	75
76-100	100

Tab. 1 – Percentuale di copertura dei contaminanti

Contaminanti	Modifica significativa
STANDING WATER	3 mm
SLUSH	3 mm
WET SNOW	5 mm
DRY SNOW	20 mm

Tab 2: Valutazione dello spessore per contaminanti

I campi D ed E dello SNOWTAM (RWYCC e estensione del contaminante) dovranno essere compilati quando un contaminante (campo G) diverso da DRY è presente su almeno un terzo di pista (GM1ADR.OPS.A.057(d)(4)).

Gli elementi del RCR sono trasmessi da MCR SEA, attraverso compilazione degli opportuni format, a:

- AIS e l'ATS (RCR e SNOWTAM) quando la pista è contaminata da standing water, snow, slush, ice or frost, oppure l'infrastruttura è wet in associazione alla presenza di snow, slush, ice or frost per le azioni di competenza;
- ATS (RCR) quando la pista è wet, non associata alla presenza di standing water, snow, slush, ice or frost per le azioni di competenza.

Il reporting deve continuare a riflettere le modifiche significative delle condizioni della superficie della pista fino a quando la pista non sarà più contaminata. Al verificarsi di quest'ultima situazione, il Gestore aeroportuale emette un RCR che indica che la pista è asciutta o bagnata, a seconda dei casi.

Inoltre il Gestore opera secondo i seguenti criteri:



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**

Codice: MA/LIN/RE139

Parte: E - Capitolo: 25

Data: xx/xx/2024

Pag. 22 di 27

- rivaluta le condizioni superficiali di pista se, in presenza di un riporto corrente indicante una condizione RWYCC 2 o migliore, siano stati ricevuti due special air-reports che riportino invece un'azione frenante sulla pista "POOR";
- Rivaluta le condizioni superficiali di pista a seguito di un feedback da parte del pilota relativo ad una breaking action non concorde a quanto pubblicato del Gestore;
- rivaluta la condizione superficiale di pista, valutando l'eventuale sospensione delle operazioni su di essa, qualora un pilota riporti un'azione frenante sulla pista "LESS THAN POOR".

Le misurazioni dell'aderenza effettuate con ASFT non sono utilizzate per la compilazione dello *Snowtam* (inserimento di "NR" nella sezione dedicata) / RCR e non sono divulgate ad ATS e AIS; vengono utilizzate ai fini comparativi con l'assessment eseguito per un'eventuale applicazione di downgrade.

## 25.6.2 CONDIZIONE DI RUNWAY SLIPPERY WET

Se una pista risulta in condizione di "*Slippery wet*", pista bagnata la cui superficie presenta caratteristiche di aderenza considerate degradate per una parte significativa della stessa ( $\geq 100\text{m}$ ) e con valore medio di aderenza  $\leq 0.34$  (verifica eseguita a  $95\text{Km/h}$ ) e/o valore medio di aderenza  $\leq 0.50$  (verifica eseguita a  $65\text{ Km/h}$ ), il Gestore aeroportuale diffonde l'informazione agli utenti coinvolti mediante la creazione di un NOTAM specifico indicante la dicitura "SLIPPERY WET" e la sezione di pista interessata.

Il NOTAM di "*slippery wet*" rimane in vigore fino al ripristino delle condizioni di aderenza ottimali.

Inoltre, in caso di condizione di RWY slippery wet vengono trasmessi RCR ad ATS e AIS e pubblicati gli SNOWTAM relativamente alle condizioni delle infrastrutture di volo quando la pista risulti effettivamente in condizioni di "WET".

Al fine di attivare i processi sopra indicati, il monitoraggio delle condizioni meteo è effettuato da MCR con l'ausilio di centraline meteo (all'interno del sedime) e sensori pavimentali installati sulle piste di volo e consiste nel rilevamento di diversi valori climatici (quali: temperatura dell'aria, intensità e direzione del vento, tipo e quantità di precipitazione, radiazione solare, temperatura al suolo, punto di congelamento, etc.) e della quantità di acqua piovana e di neve caduta sul sedime aeroportuale.



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**

Codice: MA/LIN/RE139

Parte: E - Capitolo: 25

Data: xx/xx/2024

Pag. 23 di 27

## 25.6.3 RESPONSABILITÀ E AZIONI

N	FASE	SOGGETTO RESPONSABILE	AZIONI
1	Precipitazioni piovose	Addetto MCR/SCC	<p>Avvalendosi dei dati forniti dalle centraline meteorologiche, e dei valori resituiti dai sensori pavimentali installati, VERIFICA le condizioni meteorologiche, la presenza e lo spessore di eventuali contaminanti.</p> <p>Nel caso in cui almeno uno dei sensori pavimentali installati, unitamente ai dati forniti dalle centraline meteo, rilevi un <b>raggiungimento della soglia di 0.1 mm</b> (<i>valore cautelativo &gt; 0.1, ma &lt; 1 mm di spessore del contaminante; variazione da DRY a WET, ma non associata alla presenza di standing water, snow, slush, ice or frost</i>) e le condizioni di traffico sullo scalo siano tali da non consentire un immediato ingresso sull'infrastruttura di volo individuata come prioritaria, PROVVEDE a produrre e trasferire all'Ente ATS un RCR.</p> <p>Contestualmente RICHIEDE a PAI l'ispezione per la valutazione delle condizioni delle infrastrutture di volo al fine della verifica delle informazioni quali tipologia, estensione e spessore del contaminante e qualora i valori di output differissero o fossero discrepanti, PRODUCE e TRASFERISCE tempestivamente un nuovo RCR.</p> <p>PROVVEDE, via telefono registrato, a contattare CSO TWR per informarlo relativamente alla necessità di effettuare un assessment alle infrastrutture di volo per la determinazione del RCR.</p> <p>Nel caso in cui almeno uno dei sei sensori installati rilevi un <b>superamento della soglia</b> di:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 1 mm – variazione significativa definita cautelativamente dal Gestore</li><li>• 3.1 mm – contaminazione</li></ul> <p>prima della produzione e trasmissione del RCR ad ATS e/o AIS, RICHIEDE:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ad ACES, solamente in caso di allarme soglia 1 mm, di effettuare la verifica del coefficiente di aderenza sulle piste di volo</li></ul>





# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**

Codice: MA/LIN/RE139

Parte: E - Capitolo: 25

Data: xx/xx/2024

Pag. 24 di 27

			<p>(modalità di esecuzione come da Cap. 12.1 C del MdA);</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- a PAI, tramite ispezione sulle infrastrutture, la valutazione delle condizioni delle stesse al fine della trasmissione delle informazioni quali tipologia, estensione e spessore del contaminante propedeutiche all'assessment.</li></ul> <p>PROVVEDE, via telefono registrato, a contattare CSO TWR per informarlo relativamente alla necessità di effettuare un assessment alle infrastrutture di volo per la determinazione del RCR.</p> <p>INFORMA via telefono l'Airport Duty Manager della richiesta di verifica dell'infrastruttura di volo.</p> <p>Per le precipitazioni a carattere piovoso gli assessment devono essere condotti e aggiornati periodicamente in funzione dell'evoluzione della condizione meteo.</p> <p>Si precisa che tutti gli assessment terminano con il ritorno delle infrastrutture alle normali condizioni di esercizio DRY e reporting del relativo RCR</p>
2	<b>Precipitazioni nevose o presenza di ghiaccio / brina</b>	Addetto MCR/SCC	<p>Avvalendosi dei dati forniti dalle centraline meteorologiche, e dei valori resituiti dai sensori pavimentali installati, VERIFICA le condizioni meteorologiche, la presenza e lo spessore di eventuali contaminanti.</p> <p>Contestualmente all'inizio del fenomeno RICHIEDE a PAI, tramite ispezione sulle infrastrutture, la valutazione delle condizioni delle stesse al fine della trasmissione delle informazioni quali tipologia, estensione e spessore del contaminante propedeutiche all'assessment ed alla produzione del RCR per il trasferimento ad ATS ed AIS.</p> <p>PROVVEDE, via telefono registrato, a contattare CSO TWR per informarlo relativamente alla necessità di effettuare un assessment alle infrastrutture di volo per la determinazione del RCR.</p> <p>INFORMA via telefono l'Airport Duty Manager della richiesta di verifica dell'infrastruttura di volo.</p>



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**

Codice: MA/LIN/RE139

Parte: E - Capitolo: 25

Data: xx/xx/2024

Pag. 25 di 27

			Si precisa che tutti gli assessment terminano con il ritorno delle infrastrutture alle normali condizioni di esercizio DRY e reporting del relativo RCR
3	<b>Inizio delle valutazioni sull'estensione, spessore e tipo di contaminante</b>	PAI o Responsabile Operazioni Invernali (o suo sostituto)	SI POSIZIONA in zona di sicurezza in prossimità dell'area di manovra, a bordo di un mezzo munito di radio con frequenza Mhz 440.450, con cui comunica con TWR.
4	<b>Richiesta via radio a TWR per interessare l'area di manovra</b>	PAI o Responsabile Operazioni Invernali (o suo sostituto)	RICHIEDE via radio a TWR l'autorizzazione ad accedere all'area di manovra, comunicando secondo terminologia aeronautica: <ul style="list-style-type: none"><li>• posizione attualmente occupata;</li><li>• motivo dell'accesso;</li><li>• la RWY che intende raggiungere;</li><li>• il tempo previsto di occupazione della RWY;</li><li>• il percorso previsto per il raggiungimento della RWY.</li></ul>
5	<b>Valutazione sull'estensione, spessore e tipo di contaminante</b>	PAI o Responsabile Operazioni Invernali (o suo sostituto)	EFFETTUA un'ispezione alle infrastrutture di volo e VALUTA per i tre terzi di pista: tipo, spessore ed estensione della copertura del contaminante.  Ai fini del riporto la pista è suddivisa in tre terzi (primo, secondo e terzo, identificati dal Gestore sempre con riferimento alla soglia con numero di identificazione più basso, a prescindere dalla direzione in uso); le informazioni relative a tipo, spessore, diffusione del contaminante e RWYCC sono riportate per ogni terzo di pista.  AGGIORNA MCR/SCC in tempo reale durante la conduzione dell'assessment via telefono/radio circa l'esito dell'ispezione condotta.  SI ASSICURA del corretto recepimento delle informazioni trasmesse tramite applicazione del principio del <i>read-back</i> .
6	<b>Analisi valutazione delle condizioni delle infrastrutture di volo</b>	Responsabile MCR/SCC	Ricevute le informazioni da PAI/ACES, COMPILA il modulo RCAW integrandolo con le informazioni complementari, quali ad esempio il trattamento delle infrastrutture con liquidi de-icing/anti-icing, presenza di accumuli di neve, stato dei raccordi e riduzione delle larghezze di TWY e RWY.



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**

Codice: MA/LIN/RE139

Parte: E - Capitolo: 25

Data: xx/xx/2024

Pag. 26 di 27

			<p>La compilazione del RCAW consente la definizione del RWYCC e in modo più ampio del RCR.</p> <p>Il RWYCC viene eventualmente rettificato in downgrade in funzione dei PIREP relativamente alla braking action e di ulteriori elementi di valutazione oggettiva e soggettiva come precedentemente descritto.</p>
7	<b>Definizione RCR e trasmissione a ENAV</b>	Responsabile MCR/SC C	<p>A seguito della fase di definizione del RCR prima di aver liberato l'infrastruttura di volo impegnata per l'assessment TRASMETTE lo stesso a mezzo mail/FAX a ENAV ATS.</p> <p>PROVVEDE, via telefono registrato, a contattare CSO TWR per feedback su avvenuta ricezione del RCR. In caso di esito negativo da parte di CSO TWR, TRASMETTE via telefono registrato di nuovo il dato RCR.</p> <p>INFORMA telefonicamente/via radio il personale PAI sia in caso di avvenuta trasmissione e ricezione del nuovo RCR da parte ATS, sia in caso di conferma del RCR precedentemente pubblicato, in modo da consentire di liberare le infrastrutture di volo.</p>
8	<b>Agibilità delle infrastrutture di volo</b>	PAI Responsabile Operazioni Invernali (o suo sostituto)	<p>Ricevuta da MCR informazione circa l'avvenuta diffusione/validità del RCR (vds. P.to 7), LIBERA l'infrastruttura di volo, comunicandone l'agibilità.</p>
9	<b>Diffusione delle informazioni sulle condizioni delle infrastrutture di volo</b>	Responsabile MCR/SC C	<p>Utilizzando l'RCR e tutte le altre informazioni a disposizione, quando la pista è contaminata da standing water, snow, slush, ice or frost, oppure l'infrastruttura è wet in associazione alla presenza di snow, slush, ice or frost, COMPILA la richiesta per l'emissione <i>Snowtam</i> nelle sezioni OBBLIGATORIE, CONDIZIONALI e OPZIONALI:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Intestazione: numero di serie, indicatore località, data e ora valutazione, originatore e data e ora invio;</li><li>– Calcolo delle prestazioni del velivolo (Indicatore località aeroporto, data e ora della valutazione, numero di designazione pista inferiore, per ogni terzo di pista: RWYCC, percentuale di copertura del contaminante e spessore in mm del contaminante, tipo del</li></ul>



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**

Codice: MA/LIN/RE139

Parte: E - Capitolo: 25

Data: xx/xx/2024

Pag. 27 di 27

			<p>contaminante e larghezza di pista se diversa da quella pubblicata;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Consapevolezza situazionale - informazioni complementari: lunghezza di pista se diversa da quella pubblicata, presenza di neve di riporto, eventuale sabbia sparsa sulla pista, eventuali trattamenti chimici de-icing/anti-icing effettuati, presenza banchine sulla pista, presenza banchine sui raccordi, presenza banchine adiacenti alla pista, condizione dei raccordi, condizione dei piazzali).</li></ul> <p>Nel caso di applicazione di un DOWNGRADE del RWYCC, tale aspetto viene descritto nel box 'plain-language remarks' della situational awareness section del RCR / <i>Snowtam</i>. Laddove la distribuzione della contaminazione non sia uniforme sarà inserita un'apposita nota nel campo 'plain-language remarks' della Situational Awareness Section del RCR, indicando l'ubicazione dell'area interessata.</p> <p>Si precisa che, coerentemente con la normativa EASA, il punto S del format <i>Snowtam</i> deve indicare "NR".</p>
10	<b>Trasmissione a ENAV della richiesta di emissione SNOWTAM</b>	Responsabile MCR / SCC	<p>TRASMETTE a ENAV la richiesta di emissione contenente le indicazioni di cui al punto precedente.</p> <p>Contestualmente alla trasmissione ad ENAV la stessa richiesta di emissione <i>SNOWTAM</i> viene notificata ENAC, al ADM ed alle funzioni aziendali interessate (MFO – SMS – Direzione Operations).</p>
11	<b>Controllo a seguito della pubblicazione SNOWTAM</b>	Responsabile MCR / SCC	<p>Ricevuta la pubblicazione dello <i>Snowtam</i>, processo effettuato dal servizio AIS di ENAV centrale, VERIFICA che il contenuto del testo pubblicato sia coerente con quanto comunicato e trasmesso precedentemente.</p> <p>A seguito della verifica con esito positivo, PROVVEDE all'invio della richiesta di emissione, corredata dallo strip NOTAM di ENAV centrale, a ENAV locale, ENAC DA, MFO, Direzione Operations.</p> <p>Nell'eventualità che la pubblicazione sia difforme da quanto richiesto da MCR NE DÀ pronta</p>



# MANUALE DI AEROPORTO LINATE

Edizione: 2 - Revisione: **3**  
Codice: MA/LIN/RE139  
Parte: E - Capitolo: 25  
Data: xx/xx/2024  
Pag. 28 di 27

			comunicazione a ENAV ed ENAC per gli opportuni allineamenti.
12	<b>Monitoraggi o modifiche significative</b>	Responsabile MCR/SCC	MONITORA, in costante contatto con il personale PAI l'evoluzione del fenomeno meteorologico e in caso di modifiche significative quali: (a) modifica del RWYCC; (b) modifica del tipo di contaminante; (c) modifica dell'estensione della copertura del contaminante; (d) modifica dello spessore del contaminante; (e) altre informazioni, per esempio PIREP (Pilot Report) non coerenti con il RWYCC pubblicato.  ATTIVA nuovamente la presente procedura.
13	<b>Archiviazione dei moduli RCAW, delle richieste di emissione SNOWTAM e relativa pubblicazione ENAV</b>	Responsabile MCR/SCC	A seguito della fase di pubblicazione dello SNOWTAM ARCHIVIA tutta la documentazione garantendo la tracciabilità delle informazioni pubblicate, storicizzando l'iter di emissione tramite programma di gestione SNOWTAM in uso alla struttura.

## 25.7 FORMAZIONE E QUALIFICAZIONE DEL PERSONALE

Le risorse delle Direzioni Operations e Maintenance coinvolte nei processi sopra descritti sono formate e qualificate in conformità a quanto previsto dal Capitolo 3 - Allegati 1 e 2 MDA e relativi syllabi. Le attestazioni dei corsi formativi frequentati sono archiviate e conservate presso Education and Training SEA.

## 25.8 REGISTRAZIONI

La documentazione relativa al processo di notifica e diffusione delle informazioni è conservata per almeno 5 anni a cura delle Direzioni competenti, a disposizione degli enti preposti per le relative attività di controllo.

## 25.9 ALLEGATI

1. Lettera di Operazioni SEA – ENAV: *Operazioni in condizioni atmosferiche invernali e meteorologiche avverse*
2. SNOWTAM
3. RCA Worksheet – wet condition
4. RCA Worksheet – winter fillable
5. Matrici RCAM
6. Planimetria posizione sensori e punti rilevazione
7. Strumento di misura per assessment.