

1	LIMC	MILANO/Malpensa
	Indicatore di località Location indicator	Nome dell' Aeroporto Aerodrome name

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

1	Coordinate ARP 45°37'48"N 008°43'23"E	ARP coordinates 45°37'48"N 008°43'23"E
2	Direzione e distanza dalla città 39.97 Km NW from Milano	Direction and distance from city 39.97 Km NW da Milano
3	Elevazione/Temperatura di riferimento 768 FT / 30.0 °C	Elevation/Reference temperature 768 FT / 30.0 °C
4	Ondulazione del geoide 149.7 FT	Geoid undulation 149.7 FT
5	Variazione magnetica/Variazione annuale 3° E (2020.0) / 8'E	Magnetic variation/Annual change 3° E (2020.0) / 8'E
6	Autorità amministrativa aeroportuale ENAC - DA Milano Malpensa Aeroporto Malpensa 2000 21010 Malpensa 2000 (Varese) tel +39 02 74867702 fax +39 02 74867703 e-mail: malpensa.apr@enac.gov.it Esercente S.E.A. (SOCIETA' ESERCIZI AEROPORTUALI) tel +39 02 74851 TELEX SEA: 321597 AFTN: LIMCYD Responsabile scalo in turno: tel +39 02 74862313 fax +39 02 74860034 email: rst@seamilano.eu Autorità ATS ENAV S.p.A. - Malpensa Tel: +39 02 58579405; fax: +39 02 58579495 e-mail: ci-malpensa@enav.it	Aerodrome administration authority ENAC - DA Milano Malpensa Aeroporto Malpensa 2000 21010 Malpensa 2000 (Varese) tel +39 02 74867702 fax +39 02 74867703 e-mail: malpensa.apr@enac.gov.it Aerodrome operator S.E.A. (SOCIETA' ESERCIZI AEROPORTUALI) tel +39 02 74851 TELEX SEA: 321597 AFTN: LIMCYD Responsible on shift: tel +39 02 74862313 fax +39 02 74860034 email: rst@seamilano.eu ATS authority ENAV S.p.A. - Malpensa Tel: +39 02 58579405; fax: +39 02 58579495 e-mail: ci-malpensa@enav.it
7	Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) IFR/VFR	Type of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8	Note 1) Codice di riferimento Annesso 14 per infrastrutture di volo: 4F 2) Distanza e direzione dell'ARP dalla TWR: 1.203 Km NE	Remarks 1) Ref code Annex 14 flight infrastructure: 4F 2) ARP distance and direction from TWR: 1.203 Km NE

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

1	Amministrazione aeroportuale H24	Aerodrome Administration H24
2	Dogana e immigrazione H24	Customs and immigration H24
3	Servizio sanitario H24	Health and sanitation H24
4	AIS Briefing Office H24 ARO CBO MILANO	AIS Briefing Office H24 ARO CBO MILANO
5	ARO H24 ARO CBO MILANO	ARO H24 ARO CBO MILANO
6	METEO Briefing Office H24 ARO CBO MILANO	METEO Briefing Office H24 ARO CBO MILANO
7	ATS H24	ATS H24
8	Rifornimento H24	Fuelling H24
9	Handling H24	Handling H24
10	Servizi di sicurezza H24	Security H24
11	De-icing H24	De-icing H24
12	Note 1) ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1 2) Rifornimento: DISMA, CARBOIL, LEVORATO MARCEVAGGI srl	Remarks 1) ARO CBO MILANO: see GEN 3.1 2) Fuelling: DISMA, CARBOIL, LEVORATO MARCEVAGGI srl

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

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

2	Tipi di carburante/Olio JET A1 / NIL	Fuel/Oil types JET A1 / NIL
3	Capacità di rifornimento Capacità complessiva: a) 30 distributori capacità di erogazione 65 litri/sec b) 5 autobotti capacità di erogazione 10-13 litri/sec	Fuelling capacity Total capacity: a) 30 dispensers distribution capacity 65 litres/sec b) 5 tanktrucks distribution capacity 10-13 litres/sec
4	Sistema de-icing Capacità dell'impianto fisso: 400.000 litri Automezzi: 9 Vestergaard Elephant Beta 10 JBT Tempest	De-icing facilities Fixed plant capacity: 400.000 litres Vehicles: 9 Vestergaard Elephant Beta 10 JBT Tempest
5	Hangar per aeromobili in transito Hangar gestito da Lufthansa Technik per manutenzione Airbus A320, A330, A340, Boeing 737NG, 777, 787 - Superficie campata centrale 7.100 mq, superficie campata ovest 4.850 mq - Temperatura e umidità controllate Hangar gestito da SEA Prime per ricovero e manutenzione - Superficie 4.690 mq - Temperatura e umidità controllate	Hangar space for visiting aircraft Hangar managed by Lufthansa Technik for maintenance of Airbus A320, A330, A340 families, Boeing 737NG, 777, 787 families. - Centre span area 7.100 mq, ovest span area 4.850 mq - Temperature and humidity controlled Hangar managed by SEA Prime for recovery and maintenance - Area 4690 mq - Temperature and humidity controlled
6	Servizio riparazioni per aeromobili in transito Lavori di manutenzione estesi, come modifiche al motore e all'APU, riparazioni strutturali, modifiche complesse, lavaggi del motore, test delle turbine ad aria, ispezioni dell'endoscopio e revisioni complete del motore	Repair facilities for visiting aircraft Extensive maintenance work, like for engine and APU changes, structural repairs, complex modification, engine washes, air turbine tests, borescope inspections and full engine overhaul
7	Note 1) Capacità di rifornimento suddivisa in: a) CARBOIL (ENI): - 18 distributori - 2 autobotti b) LEVORATO MARCEVAGGI srl (ESSO-TOTAL-TAMOIL): - 12 distributori - 3 autobotti	Remarks 1) Fuelling capacity in detail: a) CARBOIL (ENI): - 18 dispensers - 2 tanktrucks b) LEVORATO MARCEVAGGI srl (ESSO-TOTAL-TAMOIL): - 12 dispensers - 3 tanktrucks

5 SERVIZI PER I PASSEGGERI		PASSENGER FACILITIES
1 Alberghi Disponibili in aeroporto - a Cardano al Campo - Case Nuove - Somma Lombardo - Vizzola Ticino	Hotels Available in airport - in Cardano al Campo - Case Nuove - Somma Lombardo - Vizzola Ticino	
2 Ristoranti TERMINAL 1: 1500 pasti Orario 1000-2100 (0900-2000) 554 posti a sedere TERMINAL 2: 300 pasti Orario 1000-2100 (0900-2000) 250 posti a sedere	Restaurants TERMINAL 1: 1500 meals Hours 1000-2100 (0900-2000) 554 seats TERMINAL 2: 300 meals Hours 1000-2100 (0900-2000) 250 seats	
3 Trasporti Autobus - Taxi - Treno - Autonoleggi	Transportation Autobus - Taxi - Train - Rental car	
4 Servizio medico Pronto soccorso aeroportuale (H24) 4 ambulanze 1 auto medica 7 car-ambulanze nel terminal 21 DAE automatici Servizio veterinario assicurato Ospedali: Gallarate km 7, Somma Lombardo km 7	Medical facilities Airport First aid (H24) 4 ambulances 1 medical equipped car 7 terminal car ambulances 21 automatic AED Vet service assured Hospitals: Gallarate km 7, Somma Lombardo km 7	
5 Banca e ufficio postale Disponibili in aeroporto (verificare gli orari di apertura presso i punti informazione)	Bank and Post office Available in airport (check local information for opening hours)	
6 Ufficio turistico Non disponibile	Tourist office Not available	
7 Note 1) TERMINAL 1: Farmacia - Deposito Bagagli - Uffici Noleggio Auto 2) TERMINAL 2: Farmacia - Deposito Bagagli - Ufficio Noleggio	Remarks 1) TERMINAL 1: Chemist - Left luggage office - Car rentals 2) TERMINAL 2: Chemist - Left luggage office - Car rentals	

6 SERVIZI ANTINCENDIO E DI SOCCORSO		RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1 Categoria servizio antincendio aeroportuale CAT 9 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 9 ICAO	
2 Equipaggiamento per il soccorso Conforme CAT 9 ICAO 1 Vettura Comando 2 Striker AISP - Acqua Schiuma Polvere 10 Super Dragon AISP- Acqua Schiuma Polvere 1 Dragon AIS - Acqua Schiuma 1 AF NBCR - Chimico radioattivo 1 ARTT Trattore Cisterna - 35000 Litri Acqua 1 ASA 100 Attrezzatura di soccorso aeroportuale 2 ASA 200 Attrezzatura di soccorso aeroportuale	Rescue equipment In compliance with CAT 9 ICAO 1 Command car 2 Striker AISP - Water Foam Powder 10 Super Dragon AISP- Water Foam Powder 1 Dragon AIS - Water Foam 1 AF NBCR - Radioactive chemist 1 ARTT Tank Tractor - 35000 Liters of Water 1 ASA 100 Airport Rescue equipment 2 ASA 200 Airport Rescue equipment	
3 Rimozione aeromobili in difficoltà Attrezzatura per il sollevamento ed il trasporto di tutti i tipi di aeromobili fino alla massima apertura alare di 80 m Contatto di riferimento - RST : +39 02 74862313	Capability for removal of disabled aircraft Lifting apparatus and towing facilities for all type of aircraft wingspan up to 80 m Reference contact - RST : +39 02 74862313	
4 Note 1) 199 pozzetti idranti Capacità di erogazione 27000 litri/min	Remarks 1) 199 hydrants distribution capacity 27000 litres/min	

7	DISPONIBILITA' STAGIONALE E SISTEMI DI PULITURA PISTE	SEASONAL AVAILABILITY AND CLEARING
1	Equipaggiamenti di pulitura 73 veicoli composti da : - Spazzatrici aeroportuali - Turbo frese - Spazzatrici soffianti trainate/semoventi - Motrici con lama da neve - Trattori equipaggiati con lame/spazzole da neve - Spargitori multi de-icing - Spazzatrici compatte equipaggiate con spargitori de-icing - Veicoli per la misurazione dell'attrito di superficie (ASFT)	Types of clearing equipment 73 vehicles composed of : - Airport sweepers - Compact self-propelled snow-blowers - High-performance pulled/self-propelled jet sweepers - Compact snowploughs - Tractors equipped with snow blades/brushes - Liquid/solid deicing agent sprayers - Compact jet sweepers which is equipped with an additional deicer sprayer - Surface friction tester vehicle
2	Priorità 1 – RWY 17R/35L – RWY 17L/35R – TWY EM, EW, BE, BW, L, WB, GE, GW, AA, AB, E, CA, W e K 2 – Piazzale Nord/Ovest – Piazzole di sosta a/m - altre TWY 3 – Restante parte dell'area di movimento e viabilità esterna all'area di movimento	Clearance priorities 1 – RWY 17R/35L – RWY 17L/35R – TWY EM, EW, BE, BW, L, WB, GE, GW, AA, AB, E, CA, W and K 2 – North/West Apron – Aircraft stands - other TWYs 3 – Remaining part of movement area and all roads outside the movement area
3	Note 1) L'aderenza delle piste 35R/17L e 35L/17L è misurata ogni 10 giorni in condizioni di pista asciutta mediante utilizzo di SFT con dispositivo self-wetting. Il coefficiente minimo di aderenza è rilevato mediante l'utilizzo del veicolo per la misurazione dell'attrito di superficie (ASFT). Se il valore del coefficiente di aderenza misurato è uguale o inferiore a 0,34 (verifica a 95km/h) o uguale o inferiore a 0,50 (verifica a 65km/h), la pista potrebbe essere slippery quando è bagnata e verranno intraprese azioni di manutenzione correttiva. In tal caso verrà emessa apposita informativa aeronautica NOTAM. 2) Assicurata la rimozione neve. 3) Durante le operazioni invernali, piste e raccordi saranno trattati con prodotto KFOR (potassium formate fluids). 4) Piste invernali appositamente preparate: non applicabile. 5) La valutazione e il riporto delle condizioni superficiali della pista sono condotte in conformità alle prescrizioni contenute nell'AIC A2/2021.	Remarks 1) RWY 35R/17L e 35L/17L adherence characteristic is measured every 10 days in dry conditions by use of surface friction tester vehicle with device self-wetting. The minimum friction coefficient is measured by use of surface friction tester vehicle (ASFT). If the value of friction coefficient measured is equal or less than 0.34 (check at 95km/h) or equal or less than 0.50 (check at 65km/h), RWY may be slippery when wet and maintenance and corrective actions will be taken. In this case an appropriate aeronautical information NOTAM will be issued. 2) De-snowing assured. 3) During winter operations, RWYs and TWYs will be de/anti-iced with KFOR (potassium formate fluids) product. 4) Specially prepared winter runways: not applicable. 5) Runway condition assessment and reporting are managed in conformity with prescription contained in AIC A2/2021.
8	DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO ED ALLE PIAZZOLE PROVA	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA
1	Superficie e resistenza dell'area di stazionamento Piazzale T1 e Piazzale Cargo Superficie: CONC/Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 96/F/A/W/T Piazzale T2 Superficie: CONC/Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 68/R/B/W/T	Apron surface and strength Apron T1 and Cargo Apron Surface: CONC/Bituminous conglomerate Strength: PCN 96/F/A/W/T Apron T2 Surface: CONC/Bituminous conglomerate Strength: PCN 68/R/B/W/T

<p>2 Larghezza, superficie e resistenza delle TWY</p> <p>AA Larghezza: 30 M Superficie: CONC/Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 100/R/B/W/T</p> <p>AB Larghezza: 30 M Superficie: CONC/Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN NIL</p> <p>BE Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 80/F/A/W/T</p> <p>BW Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 119/F/A/W/T</p> <p>C Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 98/F/A/W/T</p> <p>CA Larghezza: 30 M Superficie: CONC/Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>CB-GH Larghezza: 30 M Superficie: CONC Resistenza: PCN 100/R/B/W/T</p> <p>CF Larghezza: 30 M Superficie: CONC/Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 107/F/A/W/T</p> <p>CH Larghezza: 56.6 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 105/F/B/W/T</p> <p>D Larghezza: 30 M Superficie: CONC/Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN TBD</p> <p>DM Larghezza: 30 M Superficie: CONC/Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 70/F/A/W/T</p> <p>E Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN TBD</p> <p>EM-DE-GE-GW-F-DA-L-DB-W-WB-K Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 100/F/A/W/T</p> <p>EW Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>FE Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 81/F/A/W/T</p> <p>GS Larghezza: 11 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 103/F/A/W/T</p> <p>H Larghezza: 30 M Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 120/F/A/W/T</p>	<p>TWY width, surface and strength</p> <p>AA Width: 30 M Surface: CONC/Bituminous conglomerate Strength: PCN 100/R/B/W/T</p> <p>AB Width: 30 M Surface: CONC/Bituminous conglomerate Strength: PCN NIL</p> <p>BE Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 80/F/A/W/T</p> <p>BW Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 119/F/A/W/T</p> <p>C Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 98/F/A/W/T</p> <p>CA Width: 30 M Surface: CONC/Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/F/A/W/T</p> <p>CB-GH Width: 30 M Surface: CONC Strength: PCN 100/R/B/W/T</p> <p>CF Width: 30 M Surface: CONC/Bituminous conglomerate Strength: PCN 107/F/A/W/T</p> <p>CH Width: 56.6 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 105/F/B/W/T</p> <p>D Width: 30 M Surface: CONC/Bituminous conglomerate Strength: PCN TBD</p> <p>DM Width: 30 M Surface: CONC/Bituminous conglomerate Strength: PCN 70/F/A/W/T</p> <p>E Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN TBD</p> <p>EM-DE-GE-GW-F-DA-L-DB-W-WB-K Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 100/F/A/W/T</p> <p>EW Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 90/F/A/W/T</p> <p>FE Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 81/F/A/W/T</p> <p>GS Width: 11 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 103/F/A/W/T</p> <p>H Width: 30 M Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 120/F/A/W/T</p>
<p>3 Localizzazione/Elevazione ACL NIL</p>	<p>ACL location/Elevation NIL</p>
<p>4 Punto di controllo VOR/INS NIL / NIL</p>	<p>VOR/INS checkpoints NIL / NIL</p>
<p>5 Note</p> <p>1) La larghezza delle TWY D, CA, C, DM e CF, al punto 2, comprende le fasce laterali di 7.5 m per lato con superficie in calcestruzzo e PCN così come segue: D: PCN 48/R/C/W/T CA: PCN 100/R/B/W/T C: PCN 42/R/B/W/T DM: PCN 67/R/B/W/T CF: PCN 80/R/C/W/T</p> <p>2) Larghezza della TWY K tra l'Apron TWY P e l'Apron TWY T: 25 m Larghezza della TWY K tra l'Apron TWY T e l'Apron TWY Z: 30 m</p>	<p>Remarks</p> <p>1) Width TWY D, CA, C, DM and CF, at point 2, includes side bands 7.5 m each side with concrete surface and PCN as follows: D: PCN 48/R/C/W/T CA: PCN 100/R/B/W/T C: PCN 42/R/B/W/T DM: PCN 67/R/B/W/T CF: PCN 80/R/C/W/T</p> <p>2) TWY K width between Apron TWY P and Apron TWY T: 25 m TWY K width between Apron TWY T and Apron TWY Z: 30 m</p>

9	GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA E SISTEMI DI CONTROLLO E SEGNALAZIONE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
1	Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili Vedi carte AD e APD in vigore Pannelli all'ingresso delle vie di rullaggio e dei raccordi (illuminati di notte) Emergenza: follow-me	Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands See AD and APD charts in force Panels at the entrance of TWY and intersection (lighted at night) Emergency: follow-me
2	Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY Vedi carta AD in vigore	RWY and TWY markings and lights See AD chart in force
3	Barre d'arresto Vedi carta AD in vigore	Stop bars See AD chart in force
4	Note 1) Segnaletica orizzontale e verticale illuminata, con dicitura "NO ENTRY", situata come segue: a) su TWY E, D e CB in direzione RWY 35R/17L b) su TWY DA, L e DB in direzione RWY 35L/17R Sugli stessi raccordi sono installate barre luci rosse fisse come indicato da carta AD	Remarks 1) "NO ENTRY" illuminated vertical and horizontal signs positioned as follows: a) on TWY E, D and CB towards RWY 35R/17L b) on TWY DA, L and DB towards RWY 35L/17R On the above TWY fixed red lights are installed as depicted on AD chart

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

11	INFORMAZIONI METEOROLOGICHE	METEOROLOGICAL INFORMATION
1	Ufficio METEO associato ITALY MFU	Associated MET Office ITALY MFU
2	Orario di servizio H24	Hours of service H24
3	Ufficio responsabile preparazione TAF/Periodo di validità ITALY MFU / 30 H	Office responsible for TAF preparation/Period of validity ITALY MFU / 30 H
4	Tipo di previsione per l'atterraggio/Intervallo di emissione TREND / 30'	Type of landing forecast/Interval of issuance TREND / 30'
5	Briefing e consultazione fornita Briefing: ARO CBO MILANO, telefono Consultazione: ITALY MFU, telefono	Briefing and consultation provided Briefing: ARO CBO MILANO, telephone Consultation: ITALY MFU, telephone
6	Documentazione di volo/Lingua usata Carte, testi in linguaggio chiaro abbreviato IT, EN	Flight documentation/Language used Charts, abbreviated plain language texts IT, EN
7	Carte e documentazione disponibili per consultazione P, W, SWL	Charts and other information available for briefing or consultation P, W, SWL
8	Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione Fax	Supplementary equipment available for providing information Fax
9	Enti ATS destinatari delle informazioni Malpensa TWR, Milano ACC	ATS units provided with information Malpensa TWR, Milano ACC
10	Informazioni climatologiche e informazioni supplementari 1) ARO CBO MILANO: vedi GEN 3.1 2) ITALY MFU: vedi GEN 3.5 3) Aeroporto occasionalmente interessato da fenomeni di wind shear orografico, in prevalenza con venti settentrionali (föhn), più frequentemente tra Novembre e Febbraio. La possibile associazione con intense correnti discendenti determina una grande variabilità spazio-temporale del vento. 4) Posizione stazione MET sulla TWR 35 m AGL 5) Nubi operativamente significative: sono ritenute operativamente significative le nubi con altezza della base al di sotto di 10300ft e cumulonembi o cumuli torreggianti con base di qualsiasi altezza	Climatological information and additional information 1) ARO CBO MILANO: see GEN 3.1 2) ITALY MFU: see GEN 3.5 3) Aerodrome occasionally affected by terrain induced wind shear phenomena, mostly originated by northern winds (föhn) and more frequently occurring between November and February. The possible association with intensive downdrafts originates a high wind variability both in space and time. 4) MET station is located on TWR at 35 m AGL 5) Clouds of operational significance: clouds with base height below 10300ft and cumulonimbus or towering cumulus with any base height are considered of operational significance

12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE				RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	
Designazione NR RWY Designation	QFU	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates --- Coordinate RWY END RWY END Coordinates --- Ondulazione Geoide THR THR Geoid Undulation	THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
17L	166°	3920 x 60	PCN 72/F/A/W/T ASPH	45°38'31.33"N 008°43'48.85"E ----- 45°36'56.70"N 008°44'14.99"E ----- 149.4 FT	744.8 FT / 745 FT
35R	346°	3920 x 60	PCN 72/F/A/W/T ASPH	45°36'56.70"N 008°44'14.99"E ----- 45°39'01.33"N 008°43'40.55"E ----- 148.4 FT	690.9 FT / 708.2 FT
17R	166°	3920 x 60	PCN 91/F/A/W/T ASPH	45°38'43.63"N 008°43'07.41"E ----- 45°36'38.99"N 008°43'41.86"E ----- 149.6 FT	764.1 FT / 764 FT
35L	346°	3920 x 60	PCN 91/F/A/W/T ASPH	45°36'51.86"N 008°43'38.30"E ----- 45°38'43.63"N 008°43'07.41"E ----- 148.4 FT	696.1 FT / 714 FT

Designazione NR RWY Designation	Pendenza di RWY-SWY Slope	Dimensioni SWY SWY dimension (M)	Dimensioni CWY CWY dimension (M)	Dimensioni strip strip dimension (M)	Dimensioni RESA RESA dimension (M)
1	7	8	9	10	11
17L	Pendenza longitudinale 0.60% Pendenza trasversale 1.3% per lato dall'asse pista Longitudinal slope 0.60% Transverse slope 1.3% for each side from the RCL	NIL	120 x 150	4040 x 300	240 x 150
35R	Pendenza longitudinale 0.60% Pendenza trasversale 1.3% per lato dall'asse pista Longitudinal slope 0.60% Transverse slope 1.3% for each side from the RCL	NIL	160 x 150	4040 x 300	240 x 150
17R	Pendenza longitudinale 0.58% Pendenza trasversale 1.2% 22.5 m per lato dall'asse pista.1.5% sulle fasce laterali di larghezza pari a 7.5m Longitudinal slope 0.58% Transverse slope 1.2% 22.5 m for each side from the RCL 1.5% on the lateral bands with a width of 7.5m	NIL	200 x 150	4040 x 300	240 x 150
35L	Pendenza longitudinale 0.58% Pendenza trasversale 1.2% 22.5 m per lato dall'asse pista.1.5% sulle fasce laterali di larghezza pari a 7.5m Longitudinal slope 0.58% Transverse slope 1.2% 22.5 m for each side from the RCL 1.5% on the lateral bands with a width of 7.5m	NIL	60 x 150	4040 x 300	200 x 150

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

13 | DISTANZE DICHIARATE

DECLARED DISTANCES

Designazione RWY RWY designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
17L INT TAKE-OFF AB	3920 3130	4040 3250	3920 3130	2977 -
35R	3920	4080	3920	3920
17R INT TAKE-OFF EW/EM	3920 3005	4120 3205	3920 3005	3920 -
35L INT TAKE-OFF WB INT TAKE-OFF F/FE	3920 3515 2550	3980 3575 2610	3920 3515 2550	3515 - -

NOTE/REMARKS

1) Gli Intersection Take-off sono utilizzabili soltanto su richiesta del pilota o su richiesta della TWR previo benestare del pilota/Intersection Take-off are usable only on pilot's request or on TWR's request, previous pilot's agreement

14 | LUCI DI AVVICINAMENTO E LUCI PISTA

APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY ID	AVVICINAMENTO APPROACH			THR	VASIS	PAPI	MEHT (M)	TDZ
	Tipo Type	Lunghezza Length (M)	Intensità Intensity	Colore Colour				Lunghezza Length (M)
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5
17L	CAT I	900	LIH	THR G	NIL	3.2° wing bars entrambi i lati both sides	19.4	NIL
35R	CAT I CAT III	900 900	LIH LIH	THR + wing bars G	NIL	3° wing bars entrambi i lati both sides	21.6	900
17R	NIL	NIL	NIL	THR G	NIL	3° wing bars entrambi i lati both sides	21.2	NIL
35L	CAT I CAT III	900 900	LIH LIH	THR + wing bars G	NIL	3° wing bars entrambi i lati both sides	21.2	900

RWY ID	ASSE CENTRALE PISTA RCL				BORDO PISTA RWY EDGE			
	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
17L	3020	15	W	LIH	950	60	R	LIH
	600	15	W/R	LIH	2370	60	W	LIH
	300	15	R	LIH	600	60	Y	LIH

RWY ID	ASSE CENTRALE PISTA RCL				BORDO PISTA RWY EDGE			
	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
35R	3020 600 300	15 15 15	W W/R R	LIH LIH LIH	3320 600	60 60	W Y	LIH LIH
17R	3020 600 300	15 15 15	W W/R R	LIH LIH LIH	3320 600	60 60	W Y	LIH LIH
35L	3020 600 300	15 15 15	W W/R R	LIH LIH LIH	405 2915 600	60 60 60	R W Y	LIH LIH LIH

RWY ID	FINE PISTA RWY END	SWY		RTIL	CGL	Note Remarks
	Colore Colour	Lunghezza Length (M)	Colore Colour			
1	8	9.1	9.2	10	11	12
17L	R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
35R	R	NIL	NIL	NIL	NIL	APCH LGT: CAT I III + EFAS
17R	R	NIL	NIL	2	NIL	NIL
35L	R	NIL	NIL	NIL	NIL	APCH LGT: CAT I III + EFAS

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

1 Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari Coordinate ABN: 45°38'46"N 008°43'25"E Caratteristiche: rotante a luci bianco/verde alternate a 180° Orario: HN+/-30 Coordinate IBN: 45°38'46"N 008°43'25"E Caratteristiche: luce verde, lettere "MAL" emesse in codice Morse in 12" con intervallo di 6" Orario: HN+/-30	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation ABN Coordinates: 45°38'46"N 008°43'25"E Characteristics: revolving white/green alternated lights at 180° Hours: HN+/-30 IBN Coordinates: 45°38'46"N 008°43'25"E Characteristics: green light, letters "MAL" Morse code flashed in 12" with interval of 6" Hours: HN+/-30
2 Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI: Vedi carta AD in vigore Anemometri: 1) 380 m dopo THR RWY 35L, 180 m lato destro RCL. Illuminato. 2) 240 m dopo THR RWY 35R, 200 m lato destro RCL. Illuminato. 3) 330 m dopo THR RWY 17L, 210 m lato sinistro RCL. Illuminato. 4) 480 m dopo THR RWY 17R, 150 m lato sinistro RCL. Illuminato.	LDI location and lights Anemometer location and lights LDI: See AD chart in force Anemometers: 1) 380 m after THR RWY 35L, 180 m right side RCL. Lighted. 2) 240 m after THR RWY 35R, 200 m right side RCL. Lighted. 3) 330 m after THR RWY 17L, 210 m left side RCL. Lighted. 4) 480 m after THR RWY 17R, 150 m left side RCL. Lighted.
3 Illuminazione bordo e asse centrale TWY Vedi carta AD in vigore	TWY edge and centre line lighting See AD chart in force
4 Alimentatore secondario/Tempo di intervento Disponibili gruppi elettrogeni / 300 ms	Secondary power supply/Switch over time Generators available / 300 ms
5 Note NIL	Remarks NIL

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

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

17 SPAZIO AEREO ATS			ATS AIRSPACE		
Designatore e limiti laterali Designation and lateral limits	Limiti verticali Vertical limits	Classificazione dello spazio aereo Airspace classification	Nominativo dell'unità ATS Lingua ATS unit call sign Language	Altitudine di transizione Transition altitude	Note Remarks
1	2	3	4	5	6
Milano Malpensa ATZ Cerchio di raggio/Circle of radius 4.0 NM centrato su/centred on: 45°37'58"N 008°43'56"E	2000 FT AMSL	D	Malpensa TWR EN / IT	6000 FT	1) WI Malpensa CTR e/ and WI Milano TMA 2) Per il linguaggio da utilizzare per i voli VFR fare riferimento alla tabella 22, punto 4.1 'Informazioni generali'/'For language to be used by VFR flights refer to table 22, item 4.1 'General information'

18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE ATS			ATS COMMUNICATION FACILITIES	
Servizio Service	Nominativo Call sign	Frequenza MHZ Frequency MHZ	Orario Operational hours	Note Remarks
1	2	3	4	5
Emergenza Emergency	NIL	121.500 MHZ	H24	NIL
APP	Milano Radar	125.630 MHZ	H24	1) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing
APP	Milano Radar	126.750 MHZ	H24	NIL
APP	Milano Radar	134.175 MHZ	H24	NIL
APP	Milano Radar	118.805 MHZ	vedi note/see remarks	1) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing 2) Disponibile a discrezione ATC/Available at ATC discretion
APP	Milano Radar	132.705 MHZ	vedi note/see remarks	1) Spaziatura 8.33 KHz/8.33 KHz channel spacing 2) Disponibile a discrezione ATC/Available at ATC discretion
TWR	Malpensa Ground North	121.825 MHZ	0600-2200 (0500-2100)	1) Disponibile a discrezione ATC/available at ATC discretion
TWR	Malpensa Ground West	121.900 MHZ	H24	NIL
TWR	Malpensa TWR	121.750 MHZ	H24	1) Frequenza ausiliaria/Auxiliary frequency
TWR	Malpensa TWR	128.350 MHZ	H24	1) Operazioni/operations RWY 35L/17R 2) Disponibile a discrezione ATC per operazioni RWY 35R/17L/Available at ATC discretion for operations RWY 35R/17L
TWR	Malpensa TWR	119.000 MHZ	0600-2200 (0500-2100)	1) Operazioni RWY 35R/17L, disponibile a discrezione ATC/Operations RWY 35R/17L, available at ATC discretion
TWR	Planning FREQ	120.900 MHZ	0600-2200 (0500-2100)	1) Tutti gli ACFT in decollo dovranno prima contattare la FREQ 120.900 MHz per richiedere i dati prevolo, l'autorizzazione alla messa in moto e l'autorizzazione ATC/All departing ACFT shall contact first FREQ 120.900 MHz to request pre-flight data, start-up and ATC clearance
ATIS	Malpensa Arrival Information	120.025 MHZ	H24	1) Valori RVR affidabili emessi solo su frequenze ATC. Malpensa ATIS emette informazioni aggiornate in tempo reale/Reliable RVR values issued on ATC frequencies only. Malpensa ATIS broadcast message issues real time updated info 2) Informazioni ATIS Malpensa arrivi disponibili anche al numero: +39 02 58579542/ATIS Malpensa arrival information also available on tel: +39 02 58579542
ATIS	Malpensa Departure Information	121.625 MHZ	H24	1) Valori RVR affidabili emessi solo su frequenze ATC. Malpensa ATIS emette informazioni aggiornate in tempo reale/Reliable RVR values issued on ATC frequencies only. Malpensa ATIS broadcast message issues real time updated info 2) Informazioni ATIS Malpensa partenze disponibili al numero: +39 02 58579543/ATIS Malpensa departure information available on tel: +39 02 58579543

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

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/VOR)	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VDF	Malpensa Gonio Homer	119.00 MHZ	H24	45°38'45.2"N 008°43'55.1"E	NIL	limitazioni a/limitations at 30 NM 000°/090° MRA 8000 FT 090°/130° MRA 2500 FT 130°/270° MRA 2000 FT 270°/360° MRA 10000 FT	1) Disponibile anche su/also AVBL on 121.500 MHz (H24) e / and 128.350 MHz solo a discrezione ATC/at ATC discretion only
DVOR/DME (2° E-2005.0)	BEG	114.95 MHZ CH 96Y	DVOR H24 DME H24	DVOR 45°40'10.1"N 009°42'33.1"E DME 45°40'10.5"N 009°42'33.3"E	247 M AMSL	40 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 060°/100° MRA 8000 FT 100°/270° MRA 2000 FT 270°/300° MRA 5000 FT 300°/060° MRA 12000 FT	1) MAINT: Primo MON di ogni mese / First MON each month: 0730- 0900 (0630-0800)
L	COD	400.50 KHZ	H24	45°13'34.6"N 009°32'28.3"E	NIL	25 NM limitazioni a/limitations at 15 NM 160°/220° MRA 5000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 200°/160° MRA 5000 FT	1) MAINT: Secondo TUE di ogni mese/second TUE each month 0930-1030 (0830- 0930)
VOR/DME (1° E-2005.0)	CSL	116.75 MHZ CH 114Y	VOR H24 DME H24	VOR 45°13'11.0"N 007°38'58.4"E DME 45°13'11.1"N 007°38'57.9"E	313 M AMSL	45 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 000°/040° MRA 13000 FT 040°/210° MRA 4000 FT 210°/270° MRA 13000 FT 270°/360° MRA 15000 FT	1) MAINT: Primo WED di ogni mese/first WED each month: 1000- 1200 (0900-1100)
ILS RWY 35L LOC CAT IIIB (1° E-2005.0)	IMA	109.10 MHZ	H24	45°38'52.0"N 008°43'05.1"E	NIL	NIL	1) Fascio posteriore non utilizzabile/ back beam not usable 2) RVR minima 75 m
DME	IMA	CH 28X	H24	45°37'02.5"N 008°43'43.1"E	219 M AMSL	25 NM/10000 FT	NIL
GP	-	331.40 MHZ	H24	45°37'02.3"N 008°43'42.5"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 17.50 M
ILS RWY 17L LOC CAT I (1° E-2005.0)	IMSL	110.75 MHZ	H24	45°36'47.2"N 008°44'17.6"E	NIL	limitazioni oltre/limitations beyond 14 NM NU	1) Fascio posteriore non utilizzabile/ Back beam not usable
DME	IMSL	CH 44Y	H24	45°38'22.2"N 008°43'59.4"E	231 M AMSL	25 NM/10000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 080°/130° MRA 8000 FT 130°/260° MRA 6000 FT 260°/080° MRA 10000 FT	NIL
GP	-	330.05 MHZ	H24	45°38'22.1"N 008°43'58.7"E	NIL	NIL	Slope 3.2° RDH: 16.02 M
DVOR/DME (1° E-2005.0)	LIN	112.25 MHZ CH 59Y	DVOR H24 DME H24	DVOR 45°27'40.5"N 009°16'31.0"E DME 45°27'41.2"N 009°16'27.8"E	118 M AMSL	50 NM/25000 FT DVOR limitazioni a/limitations at 25 NM 110°/190° MRA 6000 FT 190°/330° MRA 4000 FT 330°/110° MRA 8000 FT 50 NM/25000 FT DME limitazioni a/limitations at 25 NM 040°/110° MRA 8000 FT 110°/190° MRA 6000 FT 190°/280° MRA 4000 FT 280°/330° MRA 6000 FT 330°/040° MRA 10000 FT	1) MAINT: Terzo FRI di ogni mese / third FRI each month: 0830- 1000 (0730-0900)
L	MAL	364.00 KHZ	H24	45°32'45.0"N 008°45'22.6"E	NIL	25 NM Limitazioni/limitations 100°/275° MRA 4000 FT	1) MAINT: Secondo TUE di ogni mese / second TUE each month 1230-1500 (1130-1400)
ILS RWY 35R LOC CAT IIIB (1° E-2005.0)	MLP	109.90 MHZ	H24	45°39'11.0"N 008°43'37.9"E	NIL	NIL	1) Fascio posteriore non utilizzabile/ back beam not usable 2) RVR minima 75 m

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/VOR)	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
DME	MLP	CH 36X	H24	45°37'07.6"N 008°44'20.0"E	217 M AMSL	25 NM/10000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 080°/130° MRA 8000 FT 130°/240° MRA 4000 FT 240°/260° MRA 6000 FT 260°/280° MRA 8000 FT 280°/080° MRA 10000 FT	NIL
GP	-	333.80 MHz	H24	45°37'07.3"N 008°44'18.9"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH: 17.50 M
OM	-	75.00 MHz	H24	45°32'44.9"N 008°45'24.4"E	NIL	NIL	NIL
MM	-	75.00 MHz	H24	45°36'24.7"N 008°44'23.8"E	NIL	NIL	NIL
VOR/DME (1° E-2005.0)	MMP	113.35 MHz CH 80Y	VOR H24 DME H24	VOR 45°38'26.8"N 008°44'05.4"E DME 45°38'27.1"N 008°44'06.0"E	233 M AMSL	80 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 020°/070° MRA 6000 FT 070°/140° MRA 4000 FT 140°/240° MRA 2000 FT 240°/280° MRA 4000 FT 280°/020° MRA 8000 FT	1) Secondo MON di ogni mese / Second MON each month: 2000-2200 (1900-2100)
NDB	MMP	425.00 KHZ	H24	45°38'21.9"N 008°44'06.9"E	NIL	25 NM limitazioni a/limitations at 25 NM 020°/070° MRA 6000 FT 070°/140° MRA 4000 FT 140°/240° MRA 2000 FT 240°/280° MRA 4000 FT 280°/020° MRA 8000 FT	NIL
DME	NOV	CH 53Y	H24	45°25'26.7"N 008°47'38.7"E	137 M AMSL	50 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 000°/170° MRA 5000 FT 170°/340° MRA 4000 FT 340°/360° MRA 6000 FT	1) MAINT: Terzo TUE di ogni mese/third TUE each month 0800-1000 (0700-0900)
NDB	NOV	292.00 KHZ	H24	45°25'27.0"N 008°47'37.8"E	NIL	50 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 000°/170° MRA 5000 FT 170°/340° MRA 4000 FT 340°/360° MRA 6000 FT	1) MAINT: Terzo TUE di ogni mese/third TUE each month 0800-1000 (0700-0900)
L	ORI	376.50 KHZ	H24	45°38'37.6"N 009°50'30.0"E	NIL	25 NM Limitazioni/limitations: 020°/100° NU limitazioni oltre/limitations beyond 10 NM 100°/170° MRA 8800 FT limitazioni a/limitations at 25 NM 170°/270° MRA 6000 FT 270°/350° MRA 9900 FT 350°/020° MRA 11600 FT	1) la procedura ILS-Y RWY 28 LIME non è interessata dalle limitazioni/ILS-Y RWY 28 LIME procedure not affected by limitations
VOR/DME (1° E-2005.0)	SRN	113.70 MHz CH 84X	VOR H24 DME H24	VOR 45°38'45.5"N 009°01'17.7"E DME 45°38'45.4"N 009°01'17.1"E	240 M AMSL	100 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/070° MRA 13000 FT 070°/090° MRA 10000 FT 090°/260° MRA 4000 FT 260°/360° MRA 12000 FT	1) MAINT: Secondo THU di ogni mese / second THU each month: 0830-1130 (0730-1030)
NDB	SRN	330.00 KHZ	H24	45°38'48.5"N 009°01'22.3"E	NIL	25 NM Limitazioni/limitations: 130°/250° MRA 5000 FT 250°/130° MRA 13000 FT	1) MAINT: Secondo WED di ogni mese / second WED each month: 0900-1130 (0800-1030)
VOR/DME (1° E-2005.0)	TOP	114.50 MHz CH 92X	VOR H24 DME H24	VOR 44°55'31.5"N 007°51'42.0"E DME 44°55'31.0"N 007°51'41.9"E	260 M AMSL	Altri settori/other sectors: 80 NM/60000 FT Settore/Sector S: 200 NM/60000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 015°/100° MRA 4000 FT 100°/160° MRA 6000 FT 160°/230° MRA 10000 FT 230°/340° MRA 15000 FT 340°/015° MRA 10000 FT	1) MAINT: Primo THU di ogni mese / first THU each month: VOR 0900-1030 (0800-0930) DME 1030-1200 (0930-1100)
NDB	TOP	392.50 KHZ	H24	44°55'29.0"N 007°51'37.6"E	NIL	50 NM limitazioni entro/limitations within 50 NM 010°/100° MRA 6000 FT 100°/170° MRA 9000 FT 170°/220° MRA 12000 FT 220°/010° MRA 16000 FT	1) MAINT: Primo THU di ogni mese / first THU each month: 1300-1500 (1200-1400)

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/VOR)	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominal Limitazioni Designated operational coverage Limitations	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VOR/DME (1° E-2005.0)	TZO	117.25 MHZ CH 119Y	VOR H24 DME H24	VOR 45°33'33.2"N 009°30'25.2"E DME 45°33'33.5"N 009°30'25.6"E	160 M AMSL	60 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 020°/050° MRA 12000 FT 050°/080° MRA 10000 FT 080°/100° MRA 5000 FT 100°/250° MRA 4000 FT 250°/320° MRA 6000 FT 320°/020° MRA 14000 FT	1) MAINT: Quarto THU di ogni mese / fourth THU each month: 0830- 1130 (0730-1030)
NDB	TZO	345.00 KHZ	H24	45°33'30.5"N 009°30'33.5"E	NIL	50 NM limitazioni a/limitations at 50 NM 050°/080° MRA 13000 FT 080°/100° MRA 11000 FT 100°/160° MRA 3000 FT 160°/200° MRA 6000 FT 200°/270° MRA 3000 FT 270°/290° MRA 5000 FT 290°/300° MRA 8000 FT 300°/050° MRA 14000 FT	1) MAINT: Quarto WED di / fourth WED of MAY e/and NOV: 0900- 1100 (0800-1000)
VOR/DME (1° E-2005.0)	VOG	110.45 MHZ CH 41Y	VOR H24 DME H24	VOR 44°57'52.5"N 008°58'12.7"E DME 44°57'52.1"N 008°58'12.7"E	114 M AMSL	40 NM/25000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 040°/080° MRA 5000 FT 080°/100° MRA 9000 FT 100°/170° MRA 11000 FT 170°/230° MRA 8000 FT 230°/250° MRA 6000 FT 250°/040° MRA 4000 FT	1) MAINT: Quarto TUE di ogni mese / fourth TUE each month: 0830- 1130 (0730-1030)
NDB	VOG	333.50 KHZ	H24	44°57'49.7"N 008°58'19.5"E	NIL	50 NM limitazioni a/limitations at 50 NM 020°/110° MRA 3000 FT 110°/150° MRA 12000 FT 150°/210° MRA 10000 FT 210°/230° MRA 9000 FT 230°/020° MRA 5000 FT	1) MAINT: Terzo WED di ogni mese / third WED each month 1200- 1400 (1100-1300)

20	REGOLAMENTI DEL TRAFFICO LOCALE	LOCAL TRAFFIC REGULATIONS
1	<p>Uso preferenziale delle piste Utilizzazione delle piste e criteri di selezione</p> <p>1) Tenendo comunque presente le disposizioni relative allo: Schema delle radiali/Rotte di partenza e Procedure Antirumore, l'utilizzazione delle piste sarà decisa dall'ATC in funzione delle seguenti componenti di vento:</p> <p>a) MAX 10 kt di vento stabile e misurato in coda (provvedimento ENAC NR ENAC/UCEA/285/TRAF del 24 maggio 2002)</p> <p>NOTA se la pista scelta dall'ATC non fosse ritenuta idonea alle operazioni desiderate, i piloti potranno richiedere l'autorizzazione ad usare un'altra pista; in tal caso l'aeromobile potrà essere soggetto a ritardi</p> <p>2) Per ispezioni periodiche le piste 35/17 sono chiuse giornalmente con i seguenti orari:</p> <p>a) RWY 35R/17L: 0515-0530 (0415-0430), 1115-1130 (1015-1030), 1745-1800 (1645-1700)</p> <p>b) RWY 35L/17R: 0535-0550 (0435-0450), 1135-1150 (1035-1050), 1805-1820 (1705-1720)</p> <p>Lievi variazioni di orario potranno verificarsi per le condizioni di traffico</p> <p>3) Per ispezioni a terra degli apparati ILS, le piste 35/17 sono chiuse preferibilmente tutti i martedì, eccetto che per possibili limitazioni all'interno dell'area di manovra, per ragioni meteorologiche, operative e di sicurezza, con i seguenti orari:</p> <p>a) RWY 35R/17L: dalle 2200 alle 2300 (2100-2200)</p> <p>b) RWY 35L/17R: dalle 2100 alle 2200 (2000-2100)</p>	<p>Runway preferential use Runway utilisation and criteria for runway selection</p> <p>1) Taking into account provisions relative to: Radial/Track departure Scheme and Noise Abatement Procedures, RWY utilisation will be selected by ATC according to the following wind components:</p> <p>a) MAX 10 kt steady and measured tail wind component (CAA provision NR ENAC/UCEA/285/TRAF dated 24 May 2002)</p> <p>REMARK when the runway selected by ATC is considered not suitable for the operation desired, pilots may request permission to use a different runway; in such case the runway may be subject to delay</p> <p>2) Due to periodic inspections, RWY 35/17 are closed daily as follows:</p> <p>a) RWY 35R/17L: 0515-0530 (0415-0430), 1115-1130 (1015-1030), 1745-1800 (1645-1700)</p> <p>b) RWY 35L/17R: 0535-0550 (0435-0450), 1135-1150 (1035-1050), 1805-1820 (1705-1720)</p> <p>Short time alterations due to traffic congestion to be expected</p> <p>3) Due to ILS ground check, RWY 35/17 will be preferably closed every Tuesday, except for possible limitations within the manoeuvring area, for meteorological, operational and safety reasons, as follows:</p> <p>a) RWY 35R/17L: from 2200 to 2300 (2100-2200)</p> <p>b) RWY 35L/17R: from 2100 to 2200 (2000-2100)</p>
2	<p>Apron 2.1 Ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali</p> <p>L'ordinato movimento degli aeromobili sul piazzale è assicurato in collaborazione tra l'ATC e il gestore aeroportuale in accordo alle disposizioni del Codice della Navigazione (Articolo 691bis e 705) con le seguenti modalità:</p> <p>1) Orario di Servizio H24</p> <p>2) Nominativo di chiamata e frequenza</p> <p>a) Malpensa Ground Ovest: 121.900 MHz (H24) Apron Ovest e Apron Nord</p> <p>b) Malpensa Ground Nord: 121.825 MHz Apron Nord (a discrezione ATC)</p> <p>c) Malpensa Delivery: 120.900 MHz HR 0600-2200 (0500-2100)</p>	<p>Apron 2.1 Orderly movement of aircraft on aprons</p> <p>The orderly movement of aircraft on apron is provided in cooperation with ATC and the aerodrome operator according to Italian Air Navigation law provisions (Articles 691bis and 705) as follows:</p> <p>1) Operational Hours H24</p> <p>2) Call sign and frequency</p> <p>a) Malpensa Ground West: 121.900 MHz (H24) Apron West and Apron North</p> <p>b) Malpensa Ground Nord: 121.825 MHz Apron North (ATC discretion)</p> <p>c) Malpensa Delivery: 120.900 MHz HR 0600-2200 (0500-2100)</p>

<p>3) Area di applicazione vedi AIP AD 2 LIMC APDC in vigore</p> <p>4) Servizi forniti</p> <ol style="list-style-type: none"> Aeromobili in partenza: <ul style="list-style-type: none"> Istruzioni per il push-back e/o il rullaggio Aeromobili in arrivo: <ul style="list-style-type: none"> Istruzioni per il rullaggio Assegnazione parcheggi Assistenza follow-me disponibile su richiesta del pilota e obbligatoria in caso di: <ul style="list-style-type: none"> Aeromobili in rullaggio da/verso strutture di manutenzione Elicotteri in air taxiing RVR MID point 35L < 150 mt dalla APN TWY allo stand lead-in Marshalling: è assicurato su richiesta per tutti gli aeromobili. Sull'aeroporto è implementato il servizio A-CDM (Airport Collaborative Decision Making), di cui al paragrafo 2.2 seguente <p>5) Limitazioni/regolamentazioni sui piazzali Aeromobili in partenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> dovranno ricevere "pronto a muovere" da agente di rampa prima di richiedere l'autorizzazione allo start-up (vedi NOTA) riceveranno lo start-up soltanto dopo la comunicazione "READY" da parte del Gestore Aeroportuale all'ATC <p>NOTA Lo stato di "READY" significa:</p> <ul style="list-style-type: none"> Porte e stive sono chiuse Area di sicurezza intorno all'aeromobile libera da persone, mezzi, equipaggiamenti ed ostacoli Aeromobile completamente pronto al rullaggio È stata consegnata all'handler la documentazione prevista Trattore per il push-back agganciato (solo per nose-in stand) <p>Dati pre-volo, autorizzazione ATC e messa in moto saranno emesse sulla frequenza 120.900 MHz HR 0600-2200 (0500-2100) e sulla frequenza 121.900 MHz HR 2200-0600 (2100-0500)</p> <p>6) Piazzali a regolamentazione speciale Piazzole fuori dalla vista del Controllore in Torre:</p> <ul style="list-style-type: none"> Quadrante 100: da stand 101 a 105 Quadrante 300: da 306 a 320, da 354 a 357, 393 e 394 Quadrante 400: 401, 404 Quadrante 500: 501, 502, 503, 504 Quadrante 600: 601, 602, 604 Hangar manutenzione da stand 330 a 336 <p>Il pilota deve confermare la conclusione delle manovre di parcheggio attraverso le frequenze GROUND 121.900 MHz (H24)</p> <p>7) Movimentazione degli aeromobili sui piazzali Push-Back: Gli aeromobili che usano il Push-back per lasciare le loro piazzole devono osservare le seguenti procedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> dopo l'autorizzazione alla messa in moto e alla partenza sulla frequenza delivery, gli aeromobili che necessitano di push-back saranno istruiti a contattare Malpensa Apron West sulla frequenza 121.900 Mhz (H24) o sulla Malpensa Apron Nord FREQ 121.825 Mhz (a discrezione ATC) per l'istruzione al push back iniziare la procedura di messa in moto in accordo a quanto previsto dal Regolamento di Scalo <p>2.2 Procedure di partenza A-CDM</p> <p>1) Introduzione La procedura Airport CDM coordina il processo di Turn-Around, è incorporata nella gestione europea ATFCM (Air Traffic Flow and Capacity Management) ed inizia a EOBT -3h. Si applica a tutte le operazioni a terra fino al decollo. Le milestone più importanti del processo A-CDM sono quelle legate all'inserimento del TOBT ed all'emissione del TSAT. Il TOBT - Target Off-Block Time - Tempo stimato, calcolato da un Aircraft Operator/Ground Handler (AO/GH), in cui un aeromobile sarà 'pronto a muovere'. Il TSAT - Target Start-Up Approval Time - Tempo limite in cui è attesa l'approvazione alla messa in moto, calcolato in base a tutti i parametri rilevanti come CTOT, taxi time, ecc.</p> <p>2) Milestones</p> <ol style="list-style-type: none"> EOBT -3h 	<p>3) Application area see AIP AD 2 LIMC APDC in force</p> <p>4) Services provided</p> <ol style="list-style-type: none"> Departing aircraft: <ul style="list-style-type: none"> Push-back and/or taxiing instruction Arrival aircraft: <ul style="list-style-type: none"> Taxiing instruction Stand allocation Follow-me assistance provided on pilot's request and mandatory in case: <ul style="list-style-type: none"> Acft taxiing to/from maintenance facility helicopters air taxiing from APN TWY to stand lead-in in RVR MID point 35L < 150 mt Marshalling: it is assured on request for all aircraft. A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) service provided at airport, see following paragraph 2.2 <p>5) Limitations/regulations on aprons Departing aircraft:</p> <ul style="list-style-type: none"> shall receive "ready to move" from ramp agent prior to requesting start-up clearance (see REMARK) start-up will be provided only after ATC has received "READY" communication by Airport Operator <p>REMARK "READY " status means:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aircraft doors and holds are closed Aircraft Safety Area clear from vehicles, equipment, obstacles and ground personnel Aircraft fully ready for taxi Compulsory documentation has been provided to the handler Push-back tractor connected (applicable only for nose-in stands) <p>Pre-flight data, ATC and start-up clearance will be issued on frequency 120.900 MHz HR 0600-2200 (0500-2100) and on freq. 121.900 MHz HR 2200-0600 (2100-0500)</p> <p>6) Apron subject to special regulation Aircraft stands out of sight of ATC's Operator:</p> <ul style="list-style-type: none"> Block 100: from stand 101 to 105 Block 300: from stand 306 to 320, from 354 to 357, 393 and 394 Block 400: 401, 404 Block 500: 501, 502, 503, 504 Block 600: 601, 602, 604 Maintenance hangar from stand 330 to 336 <p>Pilot shall confirm when parking manoeuvres have been completed using GROUND frequencies 121.900 MHz (H24)</p> <p>7) Aircraft movement on aprons Push-Back: Aircraft using Push-Back for leaving their stands shall comply with the following procedures:</p> <ul style="list-style-type: none"> after start up and departure clearance on delivery frequency, aircraft requiring push-back will be instructed to contact Malpensa Apron West on FREQ 121.900 MHz (H24) or Malpensa Apron North (ATC discretion) on FREQ 121.825 MHz to receive instruction for push-back begin start up procedure according to the Local Regulation "Regolamento di Scalo" <p>2.2 A-CDM departure procedures</p> <p>1) Introduction Airport CDM procedure coordinates the Turn-Around process and is incorporated into the European Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM). The procedure starts at EOBT -3 hours and is applied to all the operations until Take-Off. A-CDM milestone approach is mainly based on TOBT and TSAT. TOBT - Target Off-Block Time - Estimated time, calculated by an Aircraft Operator/Ground Handler (AO/GH), when an aircraft will be 'ready to move'. TSAT - Target Start-Up Approval Time - Calculated time at which start-up clearance can be expected at the latest. TSAT includes all relevant parameters such as CTOT, variable taxiing time, etc.</p> <p>2) Milestones</p> <ol style="list-style-type: none"> EOBT -3h
--	--

<p>Il FPL viene controllato considerando l'Airport Slot- Scheduled Off-Block Time (SOBT); altri controlli includono l'aeroporto di destinazione, il tipo di aeromobile e le marche di registrazione. In caso di incoerenze il volo non sarà inserito nella sequenza pre-partenza e gli AO saranno informati da SEA Airport Operations Control Center (SEA AOCC).</p> <p>I voli di Aviazione Generale devono comunicare in anticipo a SEA l'intenzione di operare sullo scalo per permettere la pubblicazione del SOBT.</p> <p>b) EOBT -2h TOBT and TTOT sono aggiornati in accordo con lo stato del volo e le norme A-CDM locali. Un messaggio T-DPI-t contenente il TTOT del volo in partenza verrà inviato a NMOC. In caso di discrepanza di più di 15' tra EOBT e TOBT, AO/GH deve inviare un messaggio DLA.</p> <p>c) EOBT -40' La piattaforma A-CDM di ENAV genera un TSAT sulla base dell'ultimo TOBT confermato. AO/GH è responsabile della conferma del TOBT a EOBT-40. Il FPL deve essere aggiornato da AO/GH se l'EOBT non è coerente con il TOBT. TOBT deve essere compreso nella finestra EOBT +/-15'.</p> <p>Quando confermato il TOBT deve essere aggiornato a cura di AO/GH per ogni variazione +/-5'. Il TOBT può essere modificato senza limiti fino all'emissione del TSAT, dopodiché può essere emendato per un massimo di 3 volte, quindi il volo perderà la priorità nella sequenza pre-partenza. A EOBT-40' verrà inviato a NMOC un messaggio T-DPI-s contenente il TOBT, il TTOT e il TSAT. Una volta confermato il TOBT deve essere aggiornato a cura di AO/GH per cambiamenti di +/-5'.</p> <p>d) ARDT (Actual Ready Time) Quando il volo è 'pronto a muovere' l'agente di rampa informerà SEA Apron e comunicherà il TSAT al pilota. I piloti devono richiedere l'autorizzazione alla messa in moto ad operazioni di handling terminate alla TWR frequenza Planning o Ground in accordo agli orari di operatività. TWR fornirà la clearance ATC e la messa in moto (se coerente con TSAT). I voli devono essere 'pronti' al TOBT, tuttavia ARDT può essere inserito fino a TOBT+5'.</p> <p>Se il volo non è 'pronto' a TOBT+5' il TOBT sarà automaticamente cancellato. Un nuovo TOBT deve essere inserito entro 5' altrimenti verrà emesso un FLS con il commento "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT" (es. TOBT 1000, no ARDT entro 1005, no aggiornamento TOBT: FLS a 1010).</p> <p>Per de-spendere il volo sarà necessario inviare un DLA/CHG ed inserire un nuovo TOBT. Se il volo è soggetto ad un CTOT, alla ricezione dell'ARDT verrà inviato un messaggio DPI a NMOC per richiedere un miglioramento del CTOT: i piloti faranno monitor su Malpensa Planning che li contatterà in caso di miglioramenti del CTOT. L'invio di REA non è necessario in quanto automaticamente inviato alla ricezione di ARDT.</p> <p>e) ASAT e AOBT L'ATC approverà la messa in moto e fornirà l'ATC clearance entro TSAT+5' o ARDT+5', quale dei due successivo in condizioni di traffico normale. Le istruzioni per push-back e taxi saranno emesse sulla frequenza Malpensa Ground Ovest. Il push-back deve iniziare entro 2' dall'approvazione. Il taxi deve iniziare entro:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2' dall'istruzione al rullaggio emessa - 5' da ASAT <p>I piloti non in grado di adempiere a tali richieste devono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - informare Malpensa Ground, fornendo un nuovo stimato - inserire un nuovo TOBT (vedi punto 4) - monitorare Malpensa Planning <p>Ad AOBT verrà inviato a NMOC un messaggio con TTOT aggiornato.</p> <p>3) Richieste di de-icing degli aeromobili Ogni richiesta di de-icing/anti-icing deve essere inoltrata al proprio operatore di handling. Considerando il forte impatto del processo di de-icing sul sequenziamento del traffico per la partenza si raccomanda di richiedere il de-icing al più tardi a TOBT-40'. Alle richieste di de-icing effettuate fino a TOBT-25' verrà assegnata la posizione in sequenza in accordo al TOBT. Le richieste di de-icing che arrivano con un preavviso inferiore a 25' rispetto al TOBT verranno inserite nella sequenza di de-icing nel primo posto utile per non penalizzare altri voli che hanno richiesto il servizio tempestivamente. La richiesta e tutti dati relativi al de-icing sarà pubblicata sulla piattaforma A-CDM di scalo.</p> <p>4) TOBT: regole e responsabilità</p>	<p>ATC flight plan will be checked against their Airport Slot - Scheduled Off-Block Time (SOBT); other checks include the - destination airport, type of aircraft and registration marks. If they do not correspond the flight will not enter the pre-departure sequence and the Airline contact address will be informed by SEA Airport Operations Control Center (SEA AOCC).</p> <p>General Aviation flights shall communicate in advance to SEA their plans to operate on the airport to allow SEA to publish SOBT on A-CDM platform.</p> <p>b) EOBT -2h TOBT and TTOT are updated in accordance with the flight status and local A-CDM rules. A message T-DPI-t will be sent to NMOC containing the TTOT related to departure flight. In case of discrepancy of more than 15' between EOBT and TOBT, AO/GH should send a DLA message.</p> <p>c) EOBT -40' ENAV A-CDM platform will issue a TSAT based on the last confirmed TOBT. AO/GH is responsible to confirm TOBT at EOBT -40' or update FPL if EOBT is not consistent with TOBT.</p> <p>TOBT must be coherent with EOBT, according to the window +/- 15'. When confirmed TOBT must be updated by AO/GH for any change +/-5'.</p> <p>TOBT can be updated as often as desired until TSAT issue time, after that TOBT may be updated up to a maximum of 3 times, then the flight will lose priority in the pre-departure sequence. At EOBT-40', a T-DPI-s message will be sent to NMOC containing TOBT, TTOT, TSAT. Once the TOBT has been issued, AO/GH are responsible for its accuracy and it should be updated for changes +/-5'.</p> <p>d) ARDT (Actual Ready Time) When the flight is "ready to move" the ramp agent will inform SEA Apron Unit and will provide TSAT to the pilot. Pilots shall request start up clearance when handling operations are completed at TWR Planning frequency or Ground frequency according to operational hours. TWR will provide ATC clearance and start up clearance (if compliant with TSAT). Flights should be 'ready' at TOBT, but ARDT can be granted until TOBT+5'. If the aircraft is not 'ready' by TOBT+5', TOBT will be automatically deleted by A-CDM platform. A new TOBT must be inserted in the platform within 5' otherwise a flight suspension message - FLS with the comment "SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT"- will be triggered (e.g. TOBT 1000, no ARDT within 1005, no TOBT update FLS at 1010). To de-suspend the flight a DLA/CHG message has to be sent and a new TOBT must be inserted. If the flight is subject to a CTOT, at ARDT a DPI message will be sent to NMOC in order to try to get an improvement: pilots will monitor Malpensa Planning and will be updated in case of CTOT improvement. There's no need to send REA message to get CTOT improvement as A-CDM platform triggers an automatic REA message upon the reception of ARDT message.</p> <p>e) ASAT and AOBT ATC will approve start up and en-route clearance according to the current TSAT and within TSAT+5' or ARDT+5', whichever is later in normal conditions. Push-back and taxi instructions will be issued on Malpensa Ground West frequency. Push-back must start within 2' from approval. Taxi must start within:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2' from taxi clearance - 5' from ASAT <p>Pilots unable to comply must:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inform Malpensa Ground, providing a new estimate time for readiness - insert a new TOBT (see point 4) - monitor Malpensa Planning <p>At AOBT a message will be sent to NMOC containing last TTOT.</p> <p>3) Aircraft de-icing requests Every request for de-icing/anti-icing shall be forwarded to the own handling operator. Due to the influence that aircraft de-icing has on the sequencing process it is highly advised to request aircraft de-icing at the latest at TOBT-40'. Deicing requests submitted up to 25' before TOBT will be sequenced in accordance with TOBT. Deicing requests submitted later than 25' before TOBT will be inserted in the sequence in the first position available, in order to guarantee the priority of the flights who requested timely the service. De-icing request and relevant data will be published on A-CDM platform.</p> <p>4) TOBT: rules and responsibilities</p>
---	---

<p>Responsabilità per TOBT AO/GH è responsabile della correttezza, aggiornamento e della coerenza del TOBT.</p> <p>Correzione/Cancellazione del TOBT Se TOBT viene modificato il nuovo orario deve essere almeno 5' successivo al tempo di inserimento. Se il TOBT non può essere rispettato deve essere aggiornato il prima possibile.</p> <p>Inserimento TOBT Il TOBT può essere inserito sulla piattaforma A-CDM SEA disponibile per tutti gli utenti accreditati attraverso una piattaforma web o una app mobile. Le richieste di accreditamento alla piattaforma A-CDM possono essere richieste inviando un'email infoacdm@seamilano.eu</p> <p>5) Sospensione della procedura A-CDM In caso di avarie dei sistemi A-CDM la procedura sarà sospesa e:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in ATIS sarà inserito il messaggio 'A-CDM out of service' - per sospensioni oltre le 2 ore verrà emesso NOTAM - AO/GH saranno informati dal Gestore Aeroportuale SEA - sarà adottato lo schema di taxi time standard - per ottenere miglioramenti di CTOT potrà essere richiesto all'ATC l'invio di un REA. <p>Le operazioni saranno 'PROCEDURE DI PARTENZA NON A-CDM' (vedi sotto).</p> <p>6) Procedure di partenza NON A-CDM - Avarie o sospensioni Quando 'pronti a muovere' in accordo all'EOBT i piloti informeranno l'agente di rampa per i coordinamenti con SEA Apron; una volta rilasciati i piloti contatteranno L'ATC che gestirà la sequenza delle partenze in accordo al principio "first call - first served" rispettando le tolleranze di EOBT e CTOT specificate in AIP ENR 1.</p> <p>7) Coordinamenti con NMOC Tramite la piattaforma A-CDM viene stabilito uno scambio di informazioni automatico e continuo con NMOC (Network Manager Operations Centre). Questo scambio consente la trasmissione di orari stimati di atterraggio e di decollo molto accurati. L'uso degli stimati di decollo locali consentirà un'allocazione più efficiente dei CTOT.</p> <p>I messaggi utilizzati sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flight Update Message (FUM) - Early Departure Planning Information Message (E-DPI) - Target Departure Planning Information Message (T-DPI) - ATC Departure Planning Information Message (A-DPI) - Cancel DPI (C-DPI) <p>Le normali procedure di coordinamento con NMOC continuano ad essere valide.</p> <p>8) Contatti e-mail ENAV: acdm.malpensa@enav.it SEA: infoacdm@seamilano.eu</p>	<p>TOBT responsibility AO/GH is responsible of correct update and coherence of TOBT.</p> <p>TOBT Correction/Deletion If TOBT is changed the new TOBT must be at least 5 minutes later than the present time. If TOBT can no longer be met it must be updated as soon as possible.</p> <p>TOBT input TOBT can be put into SEA A-CDM platform available for all registered users through a web platform or mobile app.</p> <p>An account to access A-CDM platform can be obtained via infoacdm@seamilano.eu</p> <p>5) A-CDM procedure suspension In case of A-CDM system failure the procedure will be suspended and:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "A-CDM out of service" will be announced via ATIS - a NOTAM will be issued for suspensions longer than 2h - AO/GH will be informed by Aerodrome Operator SEA - a standard taxi time scheme will be adopted - REA messages can be asked to ATC to request a CTOT improvement. <p>Operations will follow 'NON A-CDM DEPARTURES PROCEDURES' (see below).</p> <p>6) NON A-CDM departure procedures - Failure or suspension When 'ready to move' according to the EOBT, pilots will inform ramp agent to coordinate with SEA Unit; once released pilots will contact ATC that will manage departure sequence according to "first ready, first served" principle and EOBT and CTOT tolerances as specified in AIP ENR 1.</p> <p>7) Coordination with the NMOC A-CDM platform establishes a permanent and fully automatic data exchange with NMOC (Network Manager Operations Centre) is established. This data transfer will enable highly accurate early predictions of landing and departure times. Furthermore, this will allow more accurate and efficient calculation of CTOT due to the use of local target take-off times. The following messages are used:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flight Update Message (FUM) - Early Departure Planning Information Message (E-DPI) - Target Departure Planning Information Message (T-DPI) - ATC Departure Planning Information Message (A-DPI) - Cancel DPI (C-DPI) <p>The basic NMOC procedures continue to be applied.</p> <p>8) Email contacts ENAV: acdm.malpensa@enav.it SEA: infoacdm@seamilano.eu</p>
<p>3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio</p> <p>3.1 Generalità</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) TWY utilizzabili per aeromobili fino al codice "F": AA - AB - E - CA (da TWY CH a RWY 35R) - CH - C - BE - EM - DE - GE - H - BW - EW - DA - WB - GW - W - K 2) Apron TWY utilizzabili per aeromobili fino al codice "F": A - M - B - P - R - S - T - Y - V - Z - J - GY - HA 3) TWY utilizzabili per aeromobili fino al codice "E": D - CA (da TWY C a TWY CH) - CB - DM - CF - FE - GH - L - DB - F 4) Apron TWY utilizzabili per aeromobili fino al codice "E": U 5) Apron TWY utilizzabili per aeromobili fino al codice "C": N - C - B tra stand 114 e Q8 6) TWY utilizzabili per aeromobili fino al codice "B": GS 7) Specifiche di utilizzo di alcune TWY ed Apron TWY: <ol style="list-style-type: none"> a) TWY AA: Utilizzabile per uscita dalla pista 35R/17L. Utilizzabile per decolli da pista 17L con aerodromo operativo in CAT I b) TWY AB: utilizzabile per uscita dalla pista 35R/17L. Utilizzabile solo per decolli da Intersection Take-off AB pista 17L con aerodromo operativo in CAT I c) TWY E, D, CB, DA, L, DB: NO ENTRY TWY d) TWY GS: utilizzabile da aeromobili in self-manoeuvring con aerodromo operativo in CAT I e solo con luce diurna (dotato di sola segnaletica ICAO diurna) e) TWY H: il rullaggio degli aeromobili fino ad una altezza massima di 20 m (per es. B747-800) è consentito sulla TWY H indipendentemente da avvicinamenti per RWY 35L f) TWY K: il rullaggio è limitato ad aeromobili con massima apertura alare di 65 m quando la TWY W è percorsa da aeromobili codice "F" 	<p>Special rules for taxiway use</p> <p>3.1 General</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) TWY available for aircraft up to code "F": AA - AB - E - CA (from TWY CH to RWY 35R) - CH - C - BE - EM - DE - GE - H - BW - EW - DA - WB - GW - W - K 2) Apron TWY available for aircraft up to code "F": A - M - B - P - R - S - T - Y - V - Z - J - GY - HA 3) TWY available for aircraft up to code "E": D - CA (from TWY C to TWY CH) - CB - DM - CF - FE - GH - L - DB - F 4) Apron TWY available for aircraft up to code "E": U 5) Apron TWY available for aircraft up to code "C": N - C - B between stand 114 and Q8 6) TWY available for aircraft up to code "B": GS 7) Specific use of some TWY ed Apron TWY: <ol style="list-style-type: none"> a) TWY AA: to be used vacating RWY 35R/17L. To be used only for departures from RWY 17L with aerodrome operative in CAT I b) TWY AB: to be used vacating RWY 35R/17L. To be used only for departures from intersection Take-off AB runway 17L with aerodrome operative in CAT I c) TWY E, D, CB, DA, L, DB: NO ENTRY TWY d) TWY GS: to be used only by aircraft in self-manoeuvring with airdrome operative in CAT I and only with daylight (supplied with ICAO day markings only) e) TWY H: taxiing of aircraft up to a maximum height of 20 m (i.e. B747-800) is permitted on TWY H regardless of approaches to RWY 35L f) TWY K: taxiing will be restricted to aircraft max wing span 65 m while code "F" aircraft is taxiing on TWY W

<p>g) Per l'utilizzo delle TWYs da parte di aeromobili di codice "F", si rimanda alla Aerodrome Ground Movement Chart: Aircraft Code "F"</p> <p>h) TWY GH: disponibile solo per operazioni di prova motori</p> <p>i) Apron TWY B tra Stand 114 e Qpoint Q8: il rullaggio è limitato ad aeromobili con massima apertura alare di 36 m</p> <p>3.2 Uso preferenziale delle vie di rullaggio</p> <p>1) Per l'utilizzo delle vie di rullaggio si evidenzia l'uso preferenziale in termini di:</p> <p>a) "IN" per raggiungere il parcheggio</p> <p>b) "OUT" per lasciare il parcheggio</p> <p>con le modalità di seguito riportate:</p> <p>a) <i>Apron West:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - TWY W come TWY IN - TWY K ed Apron TWY Y come TWY OUT <p>b) <i>Apron North:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Apron TWY A e B come TWY IN - Apron TWY C come TWY OUT <p>2) Aeromobili "HEAVY" in avvicinamento RWY 17L devono liberare la pista via TWY CA</p> <p>3) Il rullaggio per allineamenti e decolli dalla pista 35L sarà preferibilmente via TWY 'GW' o 'GE' tranne che per motivi operativi, meteorologici o di sicurezza.</p> <p>4) Aeromobili CODE F in partenza devono attendere ai punti attesa di CAT II/III (vedi AERODROME GROUND MOVEMENT CHART: ACFT CODE F)</p> <p>5) Durante le operazioni di arrivo di aeromobili CODE F, tutto il traffico in partenza dovrà mantenere i punti attesa di CAT II/III. TWR utilizzerà la fraseologia 'DUE TO SPECIAL PROCEDURES IN PROGRESS' (es. '...taxi to holding point 35L WB CAT II/III due to special procedures in progress'). Vedi AERODROME GROUND MOVEMENT CHART: ACFT CODE F</p> <p>3.3 Contingencies Stato di emergenza e/o incidente</p> <p>Al verificarsi di uno stato di emergenza o di incidente, tutto il traffico in rullaggio sull'area di manovra verrà istruito dalla TWR a riportare e mantenere la propria posizione. La TWR darà la massima priorità ed assistenza ai mezzi di soccorso, applicando le disposizioni contenute nel Piano di Emergenza Aeroportuale.</p>	<p>g) For aircraft code "F" use of TWYs, see Aerodrome Ground Movement Chart: Aircraft Code "F"</p> <p>h) TWY GH: available only for engine test</p> <p>i) Apron TWY B between Stand 114 and Qpoint Q8: taxiing will be restricted to aircraft max wing span 36 m</p> <p>3.2 TWY preferential use</p> <p>1) For the description of TWY preferential use the following terms are employed:</p> <p>a) "IN" to indicate the TWY used to reach the apron</p> <p>b) "OUT" to indicate the TWY used to leave the apron as it follows:</p> <p>a) <i>Apron West:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - TWY W used as TWY IN - TWY K and Apron TWY Y used as TWY OUT <p>b) <i>Apron North:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Apron TWY A and B used as TWY IN - Apron TWY C used as TWY OUT <p>2) "HEAVY" aircraft approaching RWY 17L shall vacate the runway via TWY CA</p> <p>3) Routing for line-up and take off RWY 35L will preferentially be through TWY 'GW' or 'GE' exception for operational, meteorological, safety or security reasons.</p> <p>4) CODE F departing aircraft shall maintain CAT II/III RHP (see AERODROME GROUND MOVEMENT CHART: ACFT CODE F)</p> <p>5) During Code F aircraft arrival, all departing traffic shall maintain CAT II/III RHP. TWR will use phraseology 'DUE TO SPECIAL PROCEDURES IN PROGRESS' (e.g. '...taxi to holding point 35L WB CAT II/III due to special procedures in progress'). See AERODROME GROUND MOVEMENT CHART: ACFT CODE F</p> <p>3.3 Contingencies State of emergency and/or accident</p> <p>Whenever a state of emergency or accident occurs, TWR shall instruct all the aircraft taxiing on the manoeuvring area to report and maintain their position. TWR shall give maximum priority and assistance to the rescue means, according to the Airport Emergency Plan.</p>
<p>4 Procedure applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO)</p> <p>1) Criteri per l'attivazione delle LVP</p> <p>Le procedure di bassa visibilità (LVP) saranno attivate quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - valore di RVR è uguale o inferiore a 550 m; e/o - quando la base delle nubi è inferiore a 200 ft in accordo al locale riporto meteorologico - quando il rapido deterioramento delle condizioni meteorologiche raccomanda l'attivazione - i piloti saranno informati dell'attivazione delle LVP tramite trasmissione ATIS e/o RTF <p>NOTA</p> <p>In presenza di condizioni meteorologiche o operative anche con valori di base delle nubi e/o RVR superiori a quelli previsti, Malpensa TWR potrà procedere all'attivazione delle LVP se:</p> <p>a) il riporto di un pilota indica una situazione meteorologica non favorevole</p> <p>b) vi è un'esplicita richiesta del pilota di attivazione delle LVP o di condurre un avvicinamento in CAT II/III in situazioni di RVR/base delle nubi marginali (sono esclusi gli avvicinamenti richiesti per addestramento)</p> <p>Nelle condizioni riportate ai punti a) e b) al fine di non penalizzare la sequenza di traffico - l'attivazione delle LVP può avvenire su richiesta del pilota anche per il singolo volo.</p> <p>Il messaggio "LVP in Progress" sarà comunicato dall'ATC in frequenza al solo volo interessato.</p> <p>2) Utilizzo delle piste</p> <p>L'uso delle piste è normalmente regolato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pista 35R solo per i decolli - Pista 35L solo per gli atterraggi <p>Particolari situazioni meteorologiche o operative potrebbero rendere necessario/opportuno un utilizzo delle piste differente che può anche contemplare il temporaneo utilizzo di una sola pista per decolli ed atterraggi.</p> <p>Sono consentite operazioni in CAT III A/B per RWY 35L e 35R.</p> <p>Sono consentite operazioni LVTO per RWY 35L e 35R</p> <p>3) Minime operative di aeroporto</p> <p>Valore di RVR non inferiore a 75 m</p> <p>4) Operazioni in CAT II/III per addestramento</p> <p>Gli avvicinamenti e gli atterraggi addestrativi in CAT II/III con valori di RVR/base delle nubi superiori a quelli previsti per l'attivazione delle LVP saranno subordinati alle condizioni di traffico in atto o previste.</p> <p>Al fine di garantire la protezione del segnale ILS la richiesta dovrà essere comunicata dal pilota con congruo anticipo all'ATC e contenere esplicita indicazione che l'attività è ai fini addestrativi.</p> <p>5) Movimentazione al suolo (Rif. LVP Chart)</p>	<p>Procedures in reduced visibility conditions (AWO)</p> <p>1) Criteria for initiation of LVP activation</p> <p>Low Visibility Procedures will be activated when:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RVR value is equal to or less than 550m; and/or - when cloud base height is below 200 ft according to the meteorological local report - when the rapid deterioration of weather conditions recommends so - pilots will be informed by ATIS and/or RTF when LVP are in force <p>REMARK</p> <p>In the presence of meteorological or operational conditions, even with clouds and/or RVR values above the disciplined values, Malpensa TWR may activate the LVP if:</p> <p>a) a pilot's report indicates a bad weather condition</p> <p>b) there is an explicit pilot request to activate LVP or to perform a CAT II/III approach with marginal values of RVR/cloud base (except the approaches required for training)</p> <p>As reported in point a) and b) in order to not penalize the traffic sequence - the activation of the LVP may also take place on pilot request for the specific flight.</p> <p>The message "LVP in Progress" will be communicated by ATC on frequency to the concerned flight only.</p> <p>2) Runway operations</p> <p>During LVP runways use is the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RWY 35R for take-offs - RWY 35L for landings <p>Particular meteorological or operational conditions, may request to ATC to use single runway operations or different use of departure runways.</p> <p>RWY 35L and 35R are approved for CAT III A/B operations.</p> <p>RWY 35L and 35R are approved for LVTO operations.</p> <p>3) Aerodrome operating minima</p> <p>RVR value not less than 75 m</p> <p>4) CAT II/III operations for training</p> <p>Practice CAT II/III approaches and landings with RVR/cloud base values higher than those for LVP activation will be subject to traffic conditions in place or foreseen.</p> <p>In order to guarantee ILS signal protection pilots shall request in advance to ATC the permission containing also the explicit indication that the request has training purposes.</p> <p>5) Ground movement (Ref. LVP Chart)</p>

<p>In condizioni di scarsa visibilità è prevedibile una riduzione della capacità aeroportuale a causa delle restrizioni applicate alla movimentazione al suolo.</p> <p>a) Aeromobili in arrivo RWY 35L Gli aeromobili dovranno liberare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - via TWY L/EW/BW se diretti al Piazzale Ovest - via EM/BE se diretti al Piazzale Nord <p>b) Aeromobili in partenza 35R Dal Piazzale Ovest devono raggiungere la posizione di attesa pista 35R CA CAT III rullando via TWY H. In caso di indisponibilità del raccordo H gli aeromobili provenienti dal Piazzale Ovest per il punto attesa CA CAT III dovranno rullare via GY-RHP 35L GW CAT III. Solo dopo essere stati autorizzati da TWR all'attraversamento RWY 35L procedere via GE-C-CH per il punto attesa CA CAT III 35R. Dal Piazzale Nord devono raggiungere la posizione di attesa pista 35R CA CAT II/III rullando sul raccordo C.</p> <p>c) In caso di operazioni di singola pista il traffico al suolo dovrà seguire la seguente movimentazione: Operazioni in pista singola 35L Gli aeromobili in arrivo diretti al:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piazzale Ovest devono uscire dalla pista dai raccordi L/EW/BW - Piazzale Nord devono uscire dalla pista dai raccordi EM/BE <p>Gli aeromobili in partenza provenienti dal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piazzale Ovest devono raggiungere la posizione d'attesa GW di CAT I/II/III - Piazzale Nord devono raggiungere la posizione d'attesa GE di CAT I/II/III rullando sul raccordo C <p>Operazioni in pista singola 35R Gli aeromobili in arrivo diretti al:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piazzale Ovest devono uscire dalla pista utilizzando i raccordi D/E - Piazzale Nord devono uscire dalla pista utilizzando il raccordo E/AB/AA <p>Gli aeromobili in partenza provenienti dal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piazzale Ovest devono raggiungere la posizione d'attesa CA di CAT I/II/III - Piazzale Nord devono raggiungere la posizione d'attesa CA di CAT I/II/III rullando sul raccordo C <p>d) L'assistenza del follow-me sui piazzali: Assistenza follow-me disponibile su richiesta del pilota e obbligatoria in caso di RVR MID point RWY 35 L <150 mt dalla APN TWY allo stand lead-in.</p> <p>e) Obblighi di riporto: In condizioni di visibilità ridotta tutti i piloti devono riportare a Malpensa TWR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - raggiunto le RHP/IHP, qualora non diversamente istruiti dalla TWR; - la pista libera non appena liberata l'area sensibile dell'ILS identificata dalla fine dell'alternanza di luci verdi/gialle delle luci asse TWY; - raggiunto lo stand assegnato. <p>6) Contingencies <u>Sistema di sorveglianza di Superficie fuori servizio e/o Avaria Totale delle Stop Bar a servizio della pista:</u></p> <p>a) qualora le condizioni siano tali da non permettere alla TWR il monitoraggio visivo di tutta o parte dell'area di manovra, è consentito un solo movimento per volta e l'assistenza del follow-me sul piazzale è sempre obbligatoria</p> <p>b) con LVP attivate la pista in uso è preferenzialmente la 35L.</p> <p>7) Avaria radio in area di manovra Vedi tabella 20.8</p>	<p>In case of poor visibility conditions a reduced airport capacity shall be expected due to restrictions applied on ground movements.</p> <p>a) Arriving aircraft RWY 35L Landing aircraft shall vacate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - via TWY L/EW/BW to Apron West - via EM/BE to Apron North <p>b) Departing aircraft 35R From Apron West to RHP RWY 35R CA CAT III shall taxi via TWY H. In case of TWY H unavailability aircraft from Apron West to RHP 35R CA CAT III shall taxi initially via GY-RHP 35L GW CAT III. Only once cleared by the TWR to cross RWY 35L shall proceed via GE-C-CH to RHP CA CAT III 35R. From Apron North to RHP 35R CA CAT II/III shall taxi via TWY C.</p> <p>c) Applicable taxi routes in LVP single runway operations: Single RWY operations 35L Aircraft arriving to:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apron West shall vacate the RWY via TWY L/EW/BW - Apron North shall vacate the RWY via TWY EM/BE <p>Aircraft departing from:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apron West shall use RHP GW CAT I/II/III - Apron North shall use RHP GE CAT I/II/III via TWY C <p>Single RWY operations 35R Aircraft arriving to:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apron West shall vacate the RWY via TWY D/E - Apron North shall vacate the RWY via TWY E/AB/AA <p>Aircraft departing from:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apron West shall use RHP CA CAT I/II/III - Apron North shall use RHP CA CAT I/II/III via TWY C <p>d) Follow-me assistance on aprons: Follow-me assistance will be provided on pilot's request and, if RVR MID point RWY 35L <150 mt, mandatory from APN TWY to stand lead-in.</p> <p>e) Mandatory reports In reduced visibility conditions all pilots shall report to Malpensa TWR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - reaching RHP/IHP, unless otherwise instructed by TWR; - vacating ILS sensitive area, identified by the end of the green/yellow colour coded TWY centerline lights; - reaching the stand. <p>6) Contingencies <u>Surface Surveillance System out of service and/or total failure of Runway Stop Bars:</u></p> <p>a) if TWR cannot visually monitor all or part of the manoeuvring area, only one aircraft at a time is allowed: follow-me assistance on aprons is always mandatory</p> <p>b) with LVP activated preferential scenario will be single RWY operations 35L.</p> <p>7) Radio failure on the manoeuvring area See table 20.8</p>
<p>5 Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario Per assicurare l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario:</p> <p>1) Aeromobili in partenza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Per quanto possibile, i controlli pre-volo saranno effettuati prima dell'allineamento; eventuali controlli successivi saranno completati il più velocemente possibile - Gli aeromobili in partenza dovranno ottemperare all'istruzione dell'ATC di allineamento senza ritardo - La corsa di decollo dovrà iniziare non appena ricevuta l'autorizzazione al decollo. Se impossibilitati ad eseguire tale operazione, i piloti dovranno informare Malpensa TWR prima dell'allineamento - In caso di neve, la corsa di decollo dovrà iniziare immediatamente dopo aver ricevuto l'autorizzazione ATC. Se l'aeromobile è impossibilitato ad adempiere all'autorizzazione, sarà istruito a liberare la pista di volo il più velocemente possibile <p>2) Aeromobili in arrivo</p> <p>a) Aeromobili HEAVY</p> <ul style="list-style-type: none"> - In avvicinamento per RWY 35R devono preparare l'atterraggio per liberare la pista non oltre la TWY E; 	<p>Special operational practice for minimum RWY occupancy In order to guarantee minimum runway occupancy:</p> <p>1) Departing aircraft</p> <ul style="list-style-type: none"> - As far as possible, pre-flight checks shall be completed before line-up; other checks after line-up shall be carried out as quickly as possible - Departing aircraft shall comply with ATC clearance to line-up without any delay. - Take-off run shall start immediately after take-off clearance. If unable to comply, pilots shall inform Malpensa TWR prior to lining-up - In case of snow, take-off run shall start immediately after take-off clearance issued by ATC. Aircraft unable to comply will be instructed to vacate RWY as soon as possible <p>2) Arriving aircraft</p> <p>a) HEAVY aircraft</p> <ul style="list-style-type: none"> - Approaching RWY 35R are expected to vacate the runway not beyond TWY E;

<ul style="list-style-type: none"> - In avvicinamento per RWY 35L devono preparare l'atterraggio per liberare la pista via TWY EM se diretti all'Apron Nord o non oltre la TWY EW se diretti all'Apron Ovest <p>b) Aeromobili MEDIUM/LIGHT</p> <ul style="list-style-type: none"> - In avvicinamento per RWY 35R devono preparare l'atterraggio per liberare la pista via TWY E se diretti all'Apron Nord o non oltre la TWY D se diretti all'Apron Ovest - In avvicinamento per RWY 35L devono preparare l'atterraggio per liberare la pista via TWY EM se diretti all'Apron Nord o non oltre la TWY DA se diretti all'Apron Ovest <p>Se non abile ad ottemperare a quanto richiesto il pilota lo comunicherà a Malpensa TWR al primo contatto. Istruzioni diverse possono essere fornite da Malpensa TWR</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Approaching RWY 35L should prepare the landing to vacate the runway via TWY EM if directed to Apron North or not beyond TWY EW if directed to Apron West <p>b) MEDIUM/LIGHT aircraft</p> <ul style="list-style-type: none"> - Approaching RWY 35R should prepare the landing to vacate via TWY E if directed to Apron North or not beyond TWY D if directed to Apron West - Approaching RWY 35L should prepare the landing to vacate via TWY EM if directed to Apron North or not beyond TWY DA if directed to Apron West <p>Pilots unable to comply shall inform Malpensa TWR at first radio contact. Malpensa TWR may issue different instructions</p>
<p>6 Restrizioni locali ai voli</p> <p>1) Traffico aereo ammesso</p> <ul style="list-style-type: none"> a) voli charter b) atterraggi tecnici c) voli di posizionamento d) aviazione generale ed aerotaxi. <p>2) Dirottamenti</p> <p>Nel caso di dirottamenti su Malpensa da altri aeroporti, debbono essere rispettate le seguenti priorità per gli atterraggi ed il parcheggio degli aeromobili:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) priorità 1 per aeromobili schedulati per Malpensa b) priorità 2 per aeromobili schedulati per Linate c) priorità 3 per aeromobili schedulati per Bergamo <p>Saranno accettati altri aeromobili fino ad esaurimento dei parcheggi. Per l'Aviazione Generale:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) priorità 1 per aeromobili con base Malpensa b) priorità 2 per aeromobili provenienti da altri aerodromi fino all'esaurimento dei parcheggi. <p>3) Procedure di attraversamento pista 35L/17R</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Malpensa TWR utilizza di norma 2 frequenze radio: <ul style="list-style-type: none"> - operazioni RWY 35L/17R: FREQ 128.350 - operazioni RWY 35R/17L :FREQ 119.000 b) L'aeromobile che deve attraversare la RWY 35L/17R riceverà il limite di autorizzazione al rullaggio, che comprenderà la richiesta "hold short of runway", da: <ul style="list-style-type: none"> - il controllore Ground, se l'aeromobile sta rullando dal piazzale - il controllore TWR responsabile per le operazioni sulla RWY 35R/17L, se l'aeromobile è atterrato sulla RWY 35R/17L c) Quando prossimo al limite dell'autorizzazione specificata nelle istruzioni al rullaggio, l'aeromobile verrà istruito a contattare la frequenza TWR responsabile per le operazioni sulla RWY 35L/17R: FREQ 128.350 d) Dopo aver attraversato la pista ed aver riportato "pista libera" al controllore di torre, l'aeromobile verrà istruito a cambiare sulla frequenza del controllore appropriato. <p>4) Sistema di Multilaterazione (MLAT)</p> <p>L'aeroporto di Milano Malpensa è dotato di un sistema avanzato per il controllo della movimentazione al suolo (A-SMGCS) che consente agli aeromobili di essere monitorati dall'ATC in area di movimento H24 ed in ogni condizione meteorologica; i piloti devono utilizzare il loro transponder in accordo a quanto riportato in AIP Italia ENR 1.6</p> <p>5) Partenze del traffico VFR</p> <p>Tutto il traffico VFR in partenza, diretto a Ovest, da pista 17R/35L dovrà effettuare la virata a destra o sinistra non al di sotto di 1200ft AMSL per avere ulteriore separazione dagli ostacoli</p>	<p>Local flight restrictions</p> <p>1) Air traffic allowed</p> <ul style="list-style-type: none"> a) charter flights b) technical landings c) positioning flights d) general aviation and airtaxi. <p>2) Diverting flights</p> <p>In case of flights diverted to Malpensa from other airports, following priorities will be taken into account for landing and parking aircraft:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) first priority for aircraft scheduled to Malpensa b) second priority for aircraft scheduled to Linate c) third priority for aircraft scheduled to Bergamo <p>Other aircraft will be accepted till stands' availability. General Aviation:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) first priority for home based aircraft b) second priority aircraft from other airports till stands' availability. <p>3) RWY 35L/17R crossing procedures</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Malpensa TWR usually handles two radio frequencies: <ul style="list-style-type: none"> - FREQ 128.350: RWY 35L/17R operations - FREQ 119.000: RWY 35R/17L operations b) Aircraft which are required to cross RWY 35L/17R will receive a taxi clearance limit, and will be required to hold short of the RWY by: <ul style="list-style-type: none"> - the Ground movement controller, if taxiing out from aprons - the TWR controller responsible for operations on RWY 35R/17L, if landed on RWY 35R/17L c) When approaching the clearance limit specified in the taxiing instructions, the aircraft will be instructed to change frequency to TWR responsible for operations on RWY 35L/17R FREQ 128.350 d) After crossing the RWY and reporting 'RWY vacated' with the TWR controller, the aircraft will be instructed to contact the appropriate frequency. <p>4) Multilateration System (MLAT)</p> <p>Milano Malpensa airport is equipped with Advanced Surface Movement Ground Control System (A-SMGCS) enabling aircraft to be tracked by ATC over the movement area H24 and in all weather conditions; pilots shall operate their transponder according to AIP Italia ENR 1.6</p> <p>5) VFR traffic departures</p> <p>All VFR traffic departing westbound from RWY 17R/35L shall perform right or left turn not below 1200 ft AMSL to gain further obstacle clearance</p>
<p>7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale</p> <p>1) E' fatto obbligo agli aeromobili dell'Aviazione Generale di indicare nella casella 18 del FPL il servizio handling scelto per l'assistenza: lettera "A" per SKY SERVICES, lettera "B" per UNIVERSAL AVIATION ITALY, lettera "C" per SIGNATURE FLIGHT SUPPORT, lettera "D" per ARGOS VPH.</p> <p>a) SKY SERVICES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Orario di servizio: 0700-2100 (0600-2000) senza preavviso; H24 su richiesta - FREQ 131.900MHz - Tel: +39 02 58583584, +39 338 7741795 - Fax: +39 02 58587257 - E-mail: info@skyservices.it - SITA: NIL <p>b) UNIVERSAL AVIATION ITALY</p> <ul style="list-style-type: none"> - Orario di servizio: 0500-2100 (0400-2000); H24 su richiesta - FREQ: 131.555MHz - Tel: +39 0331 1783070 - Fax: +39 02 70200406 - E-mail: mxp@universalaviation.aero - SITA: NIL <p>c) SIGNATURE FLIGHT SUPPORT</p>	<p>Provisions for general aviation aircraft</p> <p>1) General Aviation flights are requested to indicate the handler chosen for assistance in item 18 of the FPL: letter "A" for SKY SERVICES, letter "B" for UNIVERSAL AVIATION ITALY, letter "C" for SIGNATURE FLIGHT SUPPORT, letter "D" for ARGOS VPH.</p> <p>a) SKY SERVICES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Service hours: 0700-2100 (0600-2000) without notice; H24 on request - FREQ 131.900MHz - Tel: +39 02 58583584, +39 338 7741795 - Fax: +39 02 58587257 - E-mail: info@skyservices.it - SITA: NIL <p>b) UNIVERSAL AVIATION ITALY</p> <ul style="list-style-type: none"> - Service hours: 0500-2100 (0400-2000); H24 on request - FREQ: 131.555MHz - Tel: +39 0331 1783070 - Fax: +39 02 70200406 - E-mail: mxp@universalaviation.aero - SITA: NIL <p>c) SIGNATURE FLIGHT SUPPORT</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Orario di servizio: 0700-1900 (0600-2000) H24 su richiesta - FREQ: NIL - Tel LIMC: +39 02 58586003, +39 393 8861929 - Fax: NIL - E-mail LIMC: mxp@signatureflight.it - SITA: NIL <p>d) ARGOS VPH</p> <ul style="list-style-type: none"> - Orario di servizio: 0700-1900 (0600-1800) - FREQ: NIL - Tel: +39 344 2456637, +39 393 8013216 - Fax: NIL - E-mail: mxp@argosvph.com - SITA: NIL <p>8 Avaria radio sull'area di manovra</p> <p>Ogniquale volta un aeromobile che operi sull'area di manovra si trovi in una situazione di avaria radio, indipendentemente dalle condizioni di visibilità in atto, dovrà comportarsi come segue:</p> <p><u>Aeromobile in partenza:</u> continuerà sul percorso assegnato, ponendo particolare attenzione nell'evitare ogni deviazione, fino a raggiungere la posizione corrispondente alla sua clearance limit, dove rimarrà in attesa del follow-me per ritornare al parcheggio.</p> <p><u>Aeromobile in arrivo:</u> libererà la pista e l'area sensitiva sulla appropriata taxiway e rimarrà in attesa del follow-me per il parcheggio.</p> <p>In nessun caso si potrà andare in deroga a quanto sopra, fermo restando la sospensione delle operazioni con SMR non funzionante.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Service hours: 0700-1900 (0600-2000) H24 on request - FREQ: NIL - Tel LIMC: +39 02 58586003, +39 393 8861929 - Fax: NIL - E-mail LIMC: mxp@signatureflight.it - SITA: NIL <p>d) ARGOS VPH</p> <ul style="list-style-type: none"> - Service hours: 0700-1900 (0600-1800) - FREQ: NIL - Tel: +39 344 2456637, +39 393 8013216 - Fax: NIL - E-mail: mxp@argosvph.com - SITA: NIL <p>Radio failure on the manoeuvring area</p> <p>Whenever an aircraft operating on the manoeuvring area experiences a radio failure, regardless of visual conditions, it shall comply with the following:</p> <p><u>Departing aircraft:</u> it shall continue taxiing, along the assigned route, to the clearance limit position, paying particular attention in avoiding any diversion; in this position, it shall wait for the follow-me car to go back to his parking stand.</p> <p><u>Arriving aircraft:</u> after vacating RWY and sensitive areas on the appropriate TWY, it shall maintain position and wait for the follow-me car to reach the parking stand.</p> <p>The above applies in all cases, without exceptions, provided that all airport operations shall be suspended with SMR inoperative.</p>
--	--

21 PROCEDURE ANTIRUMORE	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
--------------------------------	-----------------------------------

<p>1 Generalità</p> <p>1) Oltre a quanto riportato nella presenta tabella, si rimanda alla descrizione delle procedure di INITIAL CLIMB, SID e STAR ed alla sezione ENR 1.5 per la normativa generale.</p> <p>2) Aeromobili del Capitolo 2 Annesso 16 ICAO Non possono utilizzare l'aeroporto di Malpensa tranne che per l'emergenza. Decollo obbligatorio da pista 17R; l'utilizzo di altra pista sarà autorizzato soltanto in caso di avverse condizioni meteo o ragioni di sicurezza.</p>	<p>General</p> <p>1) In addition to what hereafter is stated, see also the description of INITIAL CLIMB, SID and STAR procedures and ENR 1.5 for general provisions.</p> <p>2) Aircraft classified Chapter 2 Annex 16 ICAO Shall not use Malpensa aerodrome, except for emergency. Take off allowed from RWY 17R only; use of different RWY will be authorized in case of adverse meteo condition or safety reasons only.</p>
<p>2 Uso delle piste</p> <p>In riferimento al provvedimento NR 336232 del 29/04/98 ed alle disposizioni NR 0023560/CMM del 04/03/2015, NR 0045710-P/EMM del 03/05/2018 e NR 0123156 P/EMM del 25/10/2019 emanate da ENAC, le procedure antirumore e di salita iniziale a Milano/Malpensa sono modificate come segue.</p> <p>1) Partenze</p> <p>Durante la fase di salita al decollo devono essere applicate le procedure antirumore standard stabilite dagli operatori in conformità alla documentazione tecnica del costruttore degli aeromobili impiegati</p> <p>a) Uso alternato di piste per le partenze L'uso delle piste per le partenze è modificato in accordo al seguente schema: Schema "Primo giorno": - RWY35L: 01 Jan-31 May e 01 Sep-31 Dec HR 0530-1430 (0430-1330), 01 Jun-31 Aug HR 0430-1300; - RWY35R: 01 Jan-31 May e 01 Sep-31 Dec HR 1430-2230 (1330-2130), 01 Jun-31 Aug HR 1300-2130.</p> <p>Schema "Secondo giorno": - RWY35R: 01 Jan-31 May e 01 Sep-31 Dec HR 0530-1330 (0430-1230), 01 Jun-31 Aug HR 0430-1300; - RWY35L: 01 Jan-31 May e 01 Sep-31 Dec HR 1330-2230 (1230-2130), 01 Jun-31 Aug HR 1300-2130.</p> <p>E' consentita una tolleranza di +/- 10 minuti agli orari stabiliti per il cambio di pista, necessaria alla gestione delle operazioni al suolo da parte della torre. Con pista in uso 35L/R eventuali decolli per pista 17R/L sono consentiti ma soggetti a ritardi ATC. Ad eccezione di quanto indicato nel successivo para b), non è consentito l'utilizzo di una pista diversa da quella prevista dallo schema di rotazione oraria. Altre richieste dovranno esser presentate ed approvate da ENAC almeno due ore prima.</p> <p>NOTA Gli schemi "Primo giorno" e "Secondo giorno" si alternano: un giorno viene applicato lo schema "Primo giorno" il giorno successivo sarà applicato lo schema "Secondo giorno", il terzo giorno sarà "Primo giorno" e così via.</p> <p>Ai fini di una migliore comprensione la tabella seguente riporta i primi due giorni del mese chiarendo se trattasi di un giorno in cui si applica lo schema "Primo giorno" o "Secondo giorno".</p>	<p>Use of RWY</p> <p>Following provision NR 336232 dated 29/04/98, NR 0023560/CMM dated 04/03/2015, NR 0045710-P/EMM dated 03/05/2018 and NR 0123156 P/EMM dated 25/10/2019 to the list of ENAC (ITALIAN CAA) provisions, Milano/Malpensa noise abatement and initial climb procedures are modified as follows.</p> <p>1) Departures</p> <p>During take-off climb, standard noise abatement procedures established by operators in compliance with manufacturer technical documentation must be applied</p> <p>a) Alternate use of the RWYs for departures RWY use for departures is modified as in the following scheme: "First day" scheme: - RWY35L: Jan 01-May 31 and Sep 01-Dec 31 HR 0530-1430 (0430-1330), Jun 01-Aug 31 HR 0430-1300; - RWY35R: Jan 01-May 31 and Sep 01-Dec 31 HR 1430-2230 (1330-2130), Jun 01-Aug 31 HR 1300-2130.</p> <p>"Second day" scheme: - RWY35R: Jan 01-May 31 and Sep 01-Dec 31 HR 0530-1330 (0430-1230), Jun 01-Aug 31 HR 0430-1300; - RWY35L: Jan 01-May 31 and Sep 01-Dec 31 HR 1330-2230 (1230-2130), Jun 01-Aug 31 HR 1300-2130.</p> <p>A +/- 10 minutes tolerance is allowed to the established time for runway change to permit the management of ground operations by the tower. When runway 35L/R is in use take-off from runway 17R/L are allowed but subject to ATC delay. Except from what stated in the following paragraph b), the above mentioned runway use scheme is mandatory. Any request for different use must be approved by ENAC at least two hours before.</p> <p>REMARK "First day" and "Second day" schemes are alternated: each other, meaning that if one day is applied the "First day" scheme, the day after will be applied the "Second day" scheme, third day will be "First day" and so on.</p> <p>For the purpose of better understanding the following table shows the first two days of the month making it clear whether it is a day when is applied the "First day" or "Second day" scheme.</p>

Schema "Primo giorno" 2020				Schema "Secondo giorno" 2020				"First day" scheme 2020				"Second day" scheme 2020			
JAN 02	FEB 01	MAR 02	APR 01	JAN 01	FEB 02	MAR 01	APR 02	JAN 02	FEB 01	MAR 02	APR 01	JAN 01	FEB 02	MAR 01	APR 02
MAY 01	JUN 02	JUL 02	AUG 01	MAY 02	JUN 01	JUL 01	AUG 02	MAY 01	JUN 02	JUL 02	AUG 01	MAY 02	JUN 01	JUL 01	AUG 02
SEP 02	OCT 02	NOV 01	DEC 01	SEP 01	OCT 01	NOV 02	DEC 02	SEP 02	OCT 02	NOV 01	DEC 01	SEP 01	OCT 01	NOV 02	DEC 02
Schema "Primo giorno" 2021				Schema "Secondo giorno" 2021				"First day" scheme 2021				"Second day" scheme 2021			
JAN 02	FEB 01	MAR 01	APR 02	JAN 01	FEB 02	MAR 02	APR 01	JAN 02	FEB 01	MAR 01	APR 02	JAN 01	FEB 02	MAR 02	APR 01
MAY 02	JUN 01	JUL 01	AUG 02	MAY 01	JUN 02	JUL 02	AUG 01	MAY 02	JUN 01	JUL 01	AUG 02	MAY 01	JUN 02	JUL 02	AUG 01
SEP 01	OCT 01	NOV 02	DEC 02	SEP 02	OCT 02	NOV 01	DEC 01	SEP 01	OCT 01	NOV 02	DEC 02	SEP 02	OCT 02	NOV 01	DEC 01

- b) L'uso alternato di piste sopra descritto può non essere applicato per motivi di sicurezza (per es. condizioni operative o meteo) e per motivi di security. Possono essere utilizzate due finestre di flessibilità, con gestione delle partenze per entrambe le piste in accordo alla destinazione finale del volo, della durata massima di 120 minuti e, in situazioni eccezionali, in considerazione di picchi di traffico che possano influire sulla regolarità delle operazioni sull'aeroporto. L'esigenza dell'apertura di dette finestre dovrà essere approvata dalla DA ENAC di Malpensa.

NOTA

Per ispezioni periodiche le piste 35/17 sono chiuse giornalmente con i seguenti orari:
 RWY 35R/17L: 0515 - 0530 (0415 - 0430), 1115 - 1130 (1015 - 1030), 1745 - 1800 (1645 - 1700)
 RWY 35L/17R: 0535 - 0550 (0435 - 0450), 1135 - 1150 (1035 - 1050), 1805 - 1820 (1705 - 1720)
 Lievi variazioni di orario potranno verificarsi per le condizioni di traffico.

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

2) Arrivi

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

3) Restrizioni notturne

Dalle 2230 alle 0530 (2130-0430) dovranno essere usate:

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

Quando la pista 17R non è utilizzabile per:

- motivi di sicurezza (safety, security)
- motivi meteorologici
- ritardi superiori a 20 minuti al punto attesa

la pista 35L sarà utilizzata per i decolli.

Vedi anche tabella 20 item 1: Uso preferenziale delle piste.

NOTA

Se non sussistono le motivazioni di cui sopra ma l'equipaggio si dichiara inabile all'uso della 17R sarà consentito l'uso della pista richiesta dall'equipaggio e la deroga sarà segnalata ad ENAC per le azioni del caso (ENAC-CMM-29/11/2011-0153437-P).

Quando RWY 35L/17R è chiusa, RWY 17L verrà utilizzata per i decolli (ENAC-CMM-16/10/2012-0132573-P) e la RWY 35R per gli atterraggi.

Se la RWY 17L non è disponibile per:

- motivi di sicurezza e/o
- condizioni meteorologiche e/o
- ritardi maggiori di 20 minuti sul punto di attesa

verrà utilizzata RWY 35R per i decolli.

- b) The above alternate use of the runways may not be applied for safety (e.g. operational or meteorological) or security reasons.

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

REMARK

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

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

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

Short time alterations due to traffic congestion to be expected.

- c) Use of SIDs for departures of jet aircraft

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

2) Arrivals

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

3) Night restrictions

From 2230 to 0530 (2130-0430) must be used:

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

If runway 17R is not available for:

- safety/security reasons
- meteorological reasons
- delay more than 20 minutes at holding point

runway 35L will be used for take-off.

See also table 20 item 1: Runway preferential use.

REMARK

If no one of the reasons mentioned above is actual but the crew declares unable to use runway 17R, the runway requested by the crew will be allowed and the exception reported to the Civil Aviation Authority for appropriate actions (ENAC-CMM-29/11/2011-0153437-P).

When RWY 35L/17R is closed, RWY 17L will be used for take-off (ENAC-CMM-16/10/2012-0132573-P) and RWY 35R for landing.

If runway 17L is not available for:

- safety/security reasons and/or
- meteorological reasons and/or
- delay more than 20 minutes at the holding point

RWY 35R will be used for take-off.

Ground restrictions**1) Reverse**

Use of reverse as published in ENR 1.5

2) APU

Use of APU is allowed 5' before STD but only to start up engines.

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

REMARK

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

3) Engine run ups

Engine run-ups other than engine pre-flight run-ups are not allowed. Additional engine run-ups may be approved on request and shall not last for more than 10' during period SR/SS; operators shall contact SEA AOCC tel. +39 02 74868152 for authorization.

3) Restrizioni al suolo**1) Spinta inversa**

Uso dei reverse come pubblicato su ENR 1.5

2) APU

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

NOTA

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

3) Prove Motori

Le prove motori non sono consentite se non quelle pre-volo. Altre prove motori potranno essere valutate per il periodo SR/SS e per non più di 10'; l'autorizzazione dovrà essere richiesta a SEA AOCC tel. +39 02 74868152.

4	Attività addestrativa NIL	Training activity NIL
----------	-------------------------------------	---------------------------------

22 PROCEDURE DI VOLO		FLIGHT PROCEDURES
1	GENERALITA'	GENERAL
	1) In caso di indisponibilità del VOR "SRN", tutti i valori di radiali riferiti al VOR "SRN" per le SID STAR e IAC pubblicate devono intendersi come rilevamenti di pari valore riferiti a L "SRN" 2) Circuito di traffico: sempre ad EST della pista 35R 3) In caso di indisponibilità di TZO VOR tutti i valori di radiale riferiti a TZO VOR pubblicati per le TSE saranno da intendersi come rilevamenti riferiti a TZO NDB dello stesso valore 4) In caso di indisponibilità di VOG VOR tutti i valori di radiale riferiti a VOG VOR pubblicati per le SID STAR e IAC saranno da intendersi come rilevamenti riferiti a VOG NDB dello stesso valore 5) L'ingresso nell'ATZ di Milano/Malpensa non è consentito agli apparecchi VDS avanzati	1) During "SRN" VOR unavailability all radial values referred to "SRN" VOR for published SID STAR and IAC shall be intended as bearings referred to "SRN" L of same value 2) Traffic pattern: always East of RWY 35R 3) During TZO VOR unavailability all radial values referred to TZO VOR for published transition segments to enroute shall be intended as bearings referred to TZO NDB of same value 4) During VOG VOR unavailability all radial values referred to VOG VOR for published SID STAR and IAC shall be intended as bearings referred to VOG NDB of same value 5) Advanced ultra light machines are not allowed to enter Milano/Malpensa ATZ
2	PROCEDURE PER I VOLI IFR	PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS
	2.1 Informazioni generali Al fine di migliorare la gestione del traffico in partenza ed in arrivo da e per l'aerodromo di Malpensa, si richiede a tutto il traffico in arrivo di fornire a Malpensa TWR, al primo contatto radio, la distanza finale. Fuel Planning and Managment RWY 35, durante le ore di picco (tab.1), la distanza di volo prevista corrisponde alla lunghezza nominale della P-RNAV, come pubblicata in AIP-Italia AD2 LIMC. <div style="text-align: center;">Tabella 1</div> RUSH HOUR (Orario Locale) 0920 - 1240 1800 - 2040 2200 - 2340 NOTA: estate LT=UTC+2h inverno LT=UTC+1h Al di fuori delle menzionate ore di picco, le distanze nominali di ogni P-RNAV possono essere ridotte (distanza di volo prevista) secondo le indicazioni contenute nella tabella seguente (tab.2):	General information To improve the overall management of arriving/departing traffic to/from Milano/Malpensa aerodrome, all arriving traffic is requested to provide Malpensa TWR with indication of distance on final at first contact. Fuel Planning and Managment RWY 35, during peak hours (table 1), the expected flight distance corresponds to the nominal length of the P-RNAV, as published in AIP-Italia AD2 LIMC. <div style="text-align: center;">Table 1</div> RUSH HOUR (Local Time) 0920 - 1240 1800 - 2040 2200 - 2340 Remark: summertime LT=UTC+2h wintertime LT=UTC+1h Outside the aforementioned peak hours, the nominal distances of each P-RNAV can be reduced (expected flight distance) according to the indications contained in the following table (table 2):
Tabella 2		Table 2

STAR 35 L/R				
	STAR TO IAF	RUSH HOUR	OUT OF RUSH	SAVED MILES
MEBUR 2E	MEBUR - INLER	103	73	30
DEVOX 2E	DEVOX - INLER	93	72	21
ASTIG 2E	ASTIG - INLER	87	69	18
RIXUV 2E	RIXUV - INLER	81	63	18
PEXUG 2E	PEXUG - INLER	93	71	22
EVRIIP 2E	EVRIIP - INLER	93	75	18

<p>2.2 Arrivi</p> <p>1) Procedure di entrata Descrizione delle STAR: Vedi tabella 24 Rotte diverse potranno essere autorizzate in relazione alle necessità del traffico ed alle condizioni meteorologiche del momento</p> <p>2) Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento</p> <p>a) Vedi tabella 24</p> <p>b) Separazioni Una separazione minima di 3 NM sarà applicata tra aeromobili stabilizzati sullo stesso localizzatore RWY 35R/35L (con aggiunta la separazione longitudinale per turbolenza di scia)</p> <p>c) Avvicinamenti ILS paralleli per pista 35L e 35R Condizioni Possono essere effettuati avvicinamenti paralleli dipendenti per le piste parallele purché:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il servizio radar sia operativo - gli apparati ILS siano operativi su ambedue le piste e gli aeromobili effettuino avvicinamenti ILS - gli aeromobili siano informati che sono in corso avvicinamenti su entrambe le piste. Tale informazione può essere fornita anche attraverso l' ATIS <p>Separazione Durante la virata di stabilizzazione sui localizzatori paralleli tra gli aeromobili verrà assicurata una separazione minima verticale di 1000 ft oppure una separazione minima radar di 3 NM</p> <p>La minima separazione radar tra gli aeromobili stabilizzati sul localizzatore sarà di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 NM tra aeromobili sullo stesso localizzatore (con aggiunta la separazione longitudinale per turbolenza di scia) - 3 NM tra successivi aeromobili su localizzatori adiacenti <p>Il servizio radar terminerà al verificarsi di una delle sotto elencate condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - è applicata la separazione a vista - l'aeromobile riporta di avere in vista le luci di avvicinamento o la pista - l'aeromobile è stato trasferito a Malpensa TWR <p>d) Procedure di avvicinamento a vista Le procedure di avvicinamento a vista non saranno autorizzate se richieste da una distanza inferiore a 6 NM dal TDZ</p> <p>3) Controllo delle velocità Vedere ENR 2.1.1.1</p> <p>4) Procedure di radio-avaria In caso di radio avaria:</p> <p>a) provare a stabilire un contatto sulle seguenti frequenze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - APP: 125.630 MHz - 126.750 MHz - Emergency: 121.500 MHz - TWR: 128.350 MHz - 119.000 MHz <p>b) se ancora non è possibile stabilire un contatto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - squawk A7600 - autorizzazione all'avvicinamento già ricevuta: continuare l'avvicinamento come concordato - autorizzazione all'avvicinamento non ricevuta: <p>RWY 35L aeromobili equipaggiati RNAV mantenere il livello assegnato e procedere lungo la STAR assegnata, o la STAR prevista se non assegnata, fino ad INLER, quindi discendere alla minima altitudine di attesa ed iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio;</p> <p>RWY 17L aeromobili equipaggiati RNAV mantenere il livello assegnato e procedere lungo la STAR assegnata, o la STAR prevista se non assegnata, fino a KUPBE, quindi discendere alla minima altitudine di attesa ed iniziare l'avvicinamento per l'atterraggio;</p> <p>RWY 35L aeromobili non equipaggiati RNAV mantenere il livello assegnato e procedere in accordo al piano di volo in vigore fino a NOBKE o NOV NDB, quindi iniziare la discesa e l'avvicinamento per l'atterraggio;</p> <p>RWY 17L aeromobili non equipaggiati RNAV mantenere il livello assegnato e procedere in accordo al piano di volo in vigore fino a MMP VOR, quindi iniziare la discesa e l'avvicinamento per l'atterraggio.</p> <p>NOTA Se è stato emesso un EAT, l'avvicinamento dovrà iniziare all'EAT.</p> <p>2.3 Partenze</p> <p>1) Informazioni generali <u>Allineamenti multipli</u></p>	<p>Arrivals</p> <p>1) Entry procedures STAR description: See table 24 Different routes may be assigned according to traffic requirements and meteorological conditions</p> <p>2) Holding/approach/missed approach procedures</p> <p>a) See table 24</p> <p>b) Separation A minimum of 3 NM radar separation will be provided between aircraft established on the same localizer course RWY 35R/35L (with additional longitudinal separation as required for wake turbulence)</p> <p>c) Parallel ILS approaches to RWY 35L and 35R Conditions Dependent parallel approaches may be conducted to parallel runways provided that:</p> <ul style="list-style-type: none"> - radar service is operative - ILS equipment are operative on both runways and the aircraft are making ILS approaches - aircraft are advised that approaches are in use to both runways. This information may be provided through ATIS <p>Separation A minimum of 1000 ft vertical separation or a minimum of 3 NM radar separation will be provided between aircraft during turn-on to parallel localizer courses</p> <p>The minimum radar separation between aircraft established on the localizer course will be:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a 3 NM between aircraft on the same localizer course (with additional longitudinal separation as required for wake turbulence) - 3 NM between successive aircraft on adjacent localizer course <p>Radar service will terminate when one of the following occurs:</p> <ul style="list-style-type: none"> - visual separation is applied - the aircraft reports the approach lights of the RWY in sight - the aircraft has been instructed to contact Malpensa TWR <p>d) Visual approach procedures Visual approach will not be authorized if requested from a distance less than 6 NM from TDZ</p> <p>3) Speed control See ENR 2.1.1.1</p> <p>4) Radio-failure In case of radio failure:</p> <p>a) try to establish contact on alternate frequencies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - APP: 125.630 MHz - 126.750 MHz - Emergency: 121.500 MHz - TWR: 128.350 MHz - 119.000 MHz <p>b) if still unable to establish contact:</p> <ul style="list-style-type: none"> - squawk A7600 - approach clearance already received: continue approach accordingly - approach clearance not received: <p>RWY 35L RNAV equipped aircraft maintain assigned level and proceed along assigned STAR, or expected STAR if not assigned, until INLER, then descend to minimum holding altitude and start approach for landing;</p> <p>RWY 17L RNAV equipped aircraft maintain assigned level and proceed along assigned STAR, or expected STAR if not assigned, until KUPBE, then descend to minimum holding altitude and start approach for landing;</p> <p>RWY 35L no RNAV equipped aircraft maintain assigned level and proceed according to current flight plan to NOBKE or NOV NDB, then descend and approach for landing;</p> <p>RWY 17L no RNAV equipped aircraft maintain assigned level and proceed according to current flight plan to MMP VOR, then descend and approach for landing.</p> <p>REMARK If EAT has been issued, approach shall start at EAT.</p> <p>Departures</p> <p>1) General information <u>Multiple line-ups</u></p>
--	---

<p>Con le modalità descritte per i decolli da punti di decollo intermedi (INT TAKE-OFF), le istruzioni all'allineamento su punti differenti della stessa pista possono essere date a non più di due aeromobili alla volta, alle seguenti condizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> per RWY 35L o RWY 17R solo durante le ore diurne visibilità di almeno 5 Km non tra INT TAKE-OFF 'WB' e l'intera lunghezza della RWY 35L il read back del pilota deve contenere il designatore di pista, dell' INT TAKE-OFF, se utilizzabile, ed il numero della sequenza di partenza <p>Operazioni di TAKE-OFF simultaneo</p> <p>I decolli simultanei sono consentiti per partenze da RWY35L e RWY 35R</p> <p>2) Procedure per la messa in moto</p> <ol style="list-style-type: none"> Vedi tabella 20, item 2 <p>3) Procedure di uscita</p> <ol style="list-style-type: none"> Schema delle radiali/rotte di partenza In accordo con i Provvedimenti ENAC NR 00.940/DG del 03-03-2000 e NR 42/2219/AO del 23-06-2000, ENAC 33381-P del 15-3-2011 e ENAC NR 0123156 P/EMM del 25/10/2019, tutti i jet in partenza dall'aeroporto di Malpensa (RWY 35L/35R) saranno istruiti a seguire la radiale/rotta di salita iniziale (in accordo alle SID pubblicate) in relazione alla pista di partenza e al tipo di aeromobile come indicato nella tabella 1 al punto 22.2.3 5) Purché il servizio radar sia disponibile a Milano ACC, sarà applicata una separazione minima di 1 minuto tra successivi aeromobili in partenza aventi simili prestazioni di velocità ed alle seguenti condizioni: <ul style="list-style-type: none"> gli aeromobili partono dalla stessa pista sulla stessa SID; gli aeromobili partono dalla stessa pista e il primo è su SID stabilizzato su RDL 280° (038°) ed il secondo è su SID stabilizzato su RDL 310°/320° (358°). Le separazioni in caso di turbolenza di scia vengono applicate. Per ridurre il carico delle comunicazioni, l'orario di decollo verrà fornito solo su richiesta del pilota. Procedure di salita iniziale e descrizione SID RWY 35L, RWY 35R e RWY 17R/L: vedi tabella 24 Segmenti di transizione RWY 35/17: vedi tabella 24 Procedure di uscita per traffico in partenza da RWY 35L/35R che segue le SID convenzionali in caso di indisponibilità di MMP DME o di contemporanea indisponibilità di MMP VOR e MMP NDB: dopo il decollo procedere per prua pista salendo a 1450 ft, quindi virare a sinistra per il punto di riporto NELAB o virare a destra per SRN VOR/NDB in accordo all'autorizzazione ATC. <p>NOTA 1 Gradiente minimo di salita 350 ft/NM (5.76%) fino all'attraversamento del livello di transizione, avvisare se impossibilitati.</p> <p>NOTA 2 Tale gradiente è richiesto per motivi ATC. Per la separazione dagli ostacoli si applica il criterio delle partenze omni-direzionali. A tal fine il gradiente di salita (350 ft/NM, 5.76%) è richiesto almeno fino a 1450 ft .</p> <p>NOTA 3 Il gradiente di salita iniziale non prende in considerazione ostacoli nella "close-in-area" di altezza, comprensiva del MOC, inferiore a 60 m (200 ft) sull'elevazione della DER (vedere carte ostacoli ICAO in vigore).</p> <p>4) Controllo delle velocità Vedere ENR 2.1.1.1</p>	<p>With the methods described for take-off from INT TAKE-OFF, instructions to line-up on different points of the same runway can be given to no more than two aircraft at the same time according to the following conditions:</p> <ol style="list-style-type: none"> on RWY 35L or RWY 17R daylight only visibility 5 Km or more not between INT TAKE-OFF 'WB' and full lenght RWY 35L pilot's read back shall contain RWY designator, INT TAKE-OFF, if applicable, and departure sequence number <p>Simultaneous TAKE-OFF operations</p> <p>Simultaneous TAKE-OFF are allowed for departures RWY35L and RWY 35R</p> <p>2) Start-up procedures</p> <ol style="list-style-type: none"> See table 20, item 2 <p>3) Exit procedures</p> <ol style="list-style-type: none"> Radial/track departure scheme In accordance with ENAC Provisions NR 00.940/DG dated 03-03-2000, NR 42/2219/AO dated 23-06-2000, ENAC 33381-P dated 15-3-2011, and NR 0123156 P/EMM dated 25/10/2019 to the list of ENAC (Italian CAA), all jets departing from Malpensa airport (RWY 35L/35R) shall be instructed to follow Initial Climb radial/track (related to the published SIDs) in relation with the runway of departure and the type of aircraft, as detailed in table 1 point 22.2.3 5) Provided that radar service is available at Milano ACC, 1 minute minimum separation will be provided between successive departing aircraft having similar speed performance at following conditions: <ul style="list-style-type: none"> aircraft departing from same RWY on same SID; aircraft departing from same RWY, the first one on SID established on RDL 280° (038°) and the second one on SID established on RDL 310°/320° (358°). The prescription regarding separation in case of wake turbulence are preserved. To reduce communication load, take-off time will not be given unless upon pilot's request. Initial climb procedures and SID RWY 35L, RWY 35R, and RWY 17R/L: see table 24 Transition segment RWY 35/17: see table 24 Exit procedures for traffic departing from RWY 35L/35R following conventional SID in case of MMP DME unavailability or simultaneous MMP VOR and MMP NDB unavailability: after take-off proceed on RWY heading climbing to 1450 ft , then turn left to reporting point NELAB or turn right to SRN VOR/NDB according to ATC clearance. <p>REMARK 1 Minimum Climb Gradient 350 ft/NM (5.76%) until passing transition level, if unable advice.</p> <p>REMARK 2 The above Climb Gradient is required for ATC reasons. Omni-directional departures criteria apply for obstacle clearance. In this respect, procedure design gradient (350 ft/NM, 5.76%) is required at least until 1450 ft .</p> <p>REMARK 3 Initial Climb Gradient doesn't take into account "close-in-area" obstacles lower than 60 m (200 ft) MOC included, above DER elevation (see ICAO obstacle charts in force).</p> <p>4) Speed control See ENR 2.1.1.1</p>
<p>5) TABELLA 1 SCHEMA DELLE RADIALI/ROTE DI PARTENZA</p> <ul style="list-style-type: none"> RWY 35L <ul style="list-style-type: none"> R280 or R320 (radial according to destination) for aircraft type A12, MD8X, MD9X, F70, F100, A318, A319, A320, A20N, B73X, B72X, B71X, BCSX, CRJX, BA46, RJXX, J328, EXECUTIVE, TURBOPROP. R310 or R320 (radial according to destination) for A388, A124, A225, A35X, A34X, A33X, A321, A310, A30X, B77X, B76X, B75X, B74X, CL17, MD11, and EMBRAER XX. <p>Radial from MMP VOR preferentially assigned for destinations SE/SW/W/NW will be R280 or R310, for destinations N/NE/E it will be R320.</p> <ul style="list-style-type: none"> RWY 35R <ul style="list-style-type: none"> R038 or TR358 (according to destination) for aircraft type A12, MD8X, MD9X, F70, F100, A318, A319, A320, A20N, B73X, B72X, B71X, BCSX, CRJX, BA46, RJXX, J328, EXECUTIVE, TURBOPROP. TR071 (only for SID RNAV 1) or TR358 (according to destination) for EMBRAER XX TR358 (according to destination) for A388, A124, A225, A35X, A34X, A33X, A321, A310, A30X, B77X, B76X, B75X, B74X, CL17, MD11 <p>Radial from MMP VOR preferentially assigned for destinations NW/W/SW will be TR358, for destination N/NE/E will be R038.</p>	<p>5) TABLE 1 RADIAL/TRACK DEPARTURE SCHEME</p> <ul style="list-style-type: none"> RWY 35L <ul style="list-style-type: none"> R280 or R320 (radial according to destination) for aircraft type A12, MD8X, MD9X, F70, F100, A318, A319, A320, A20N, B73X, B72X, B71X, BCSX, CRJX, BA46, RJXX, J328, EXECUTIVE, TURBOPROP. R310 or R320 (radial according to destination) for A388, A124, A225, A35X, A34X, A33X, A321, A310, A30X, B77X, B76X, B75X, B74X, CL17, MD11, and EMBRAER XX. <p>Radial from MMP VOR preferentially assigned for destinations SE/SW/W/NW will be R280 or R310, for destinations N/NE/E it will be R320.</p> <ul style="list-style-type: none"> RWY 35R <ul style="list-style-type: none"> R038 or TR358 (according to destination) for aircraft type A12, MD8X, MD9X, F70, F100, A318, A319, A320, A20N, B73X, B72X, B71X, BCSX, CRJX, BA46, RJXX, J328, EXECUTIVE, TURBOPROP. TR071 (only for SID RNAV 1) or TR358 (according to destination) for EMBRAER XX TR358 (according to destination) for A388, A124, A225, A35X, A34X, A33X, A321, A310, A30X, B77X, B76X, B75X, B74X, CL17, MD11 <p>Radial from MMP VOR preferentially assigned for destinations NW/W/SW will be TR358, for destination N/NE/E will be R038.</p>

3 PROCEDURE DI SORVEGLIANZA 3.1 Informazioni generali NIL 3.2 Caratteristiche operative 1) Uso dei sistemi di sorveglianza nel servizio di Controllo di Aeroporto Il Servizio di Controllo di Aeroporto viene fornito con l'ausilio del radar, in accordo alla regolamentazione pubblicata in AIP - ENR 1.6 2) Uso dei sistemi di sorveglianza per i movimenti di superficie Il servizio di sorveglianza per i movimenti di superficie è fornito in accordo alla specifica regolamentazione pubblicata in AIP - ENR 1.6. Le funzioni sono espletate da Malpensa TWR sulle relative frequenze (vedi AD 2, tabella 18) 3.3 Caratteristiche tecniche NIL 3.4 Radar avaria NIL	SURVEILLANCE PROCEDURES General information NIL Operational characteristics 1) Use of surveillance systems in Aerodrome Control Service Aerodrome Control Service is provided also by means of radar, according to the regulation published in AIP - ENR 1.6 2) Use of surveillance systems for surface movements Surveillance service for surface movements is provided according to regulation published in AIP - ENR 1.6. Functions are provided by Malpensa TWR on relevant frequencies (see AD 2, table 18). Technical characteristics NIL Radar failure NIL
4 PROCEDURE PER I VOLI VFR 4.1 Informazioni generali 1) Linguaggio da utilizzare nelle comunicazioni terra-bordo-terra: i piloti in possesso della specializzazione di competenza linguistica in inglese devono utilizzare la lingua inglese 2) Vedi ENR 6.3 Carte d'Area VFR ed ENR 2.1.2 3) Avvicinamenti, atterraggi e decolli in VFR non consentiti ad eccezione degli aeromobili di base ed attività di elicotteri 4.2 Attività di circuito NIL 4.3 Arrivi ROTTE VFR DI ENTRATA PER ELICOTTERI a) Procedura di entrata da OVEST: seguire le rotte VFR pubblicate in ENR 6.3 Carte d'Area VFR per Romagnano, quindi procedere per MARANO TICINO (MCW3) da raggiungere a 500 ft AGL. Attendere su MARANO TICINO (MCW3) non al di sopra di 500 ft AGL in attesa di autorizzazione dalla TWR per continuare. b) Procedura di entrata da EST: seguire le rotte pubblicate in ENR 6.3 Carte d'Area VFR per PARABIAGO (MCE2), quindi procedere per SAMARATE (MCE3) da raggiungere a 500 ft AGL. Attendere su SAMARATE (MCE3) non al di sopra di 500 ft AGL in attesa di autorizzazione dalla TWR per continuare. 4.4 Partenze ROTTE VFR DI USCITA PER ELICOTTERI Le rotte elicotteri di cui al punto 4.3 possono anche essere usate come rotte di uscita per elicotteri. 4.5 Sorvoli NIL 4.6 VFR Speciale NIL 4.7 VFR notturno VFR/N consentito esclusivamente agli elicotteri Punti di ingresso: MARANO TICINO (MCW3) - PARABIAGO (MCE2) Circuito di traffico: RWY 35L sinistra - RWY 35R destra - RWY 17R destra 4.8 Attività addestrativa NIL	PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS General information 1) Language to be used in air-ground communication: pilots with language proficiency in english shall use the english language 2) See ENR 6.3 VFR Area Charts and ENR 2.1.2 3) VFR approaches, landing and take off not admitted except for aircraft based therein and helicopter activity Circuit activity NIL Arrivals VFR ENTRY ROUTE FOR HELICOPTERS a) WEST entry procedures: follow VFR routes published in ENR 6.3 VFR Area Charts to Romagnano, then proceed to MARANO TICINO (MCW3) to be reached at 500 ft AGL. Over MARANO TICINO (MCW3) hold not above 500 ft AGL waiting for TWR clearance to proceed. b) EAST entry procedure: follow VFR routes published in ENR 6.3 VFR Area Charts to PARABIAGO (MCE2), then proceed to SAMARATE (MCE3) to be reached at 500 ft AGL. Over SAMARATE (MCE3) hold not above 500 ft AGL waiting for TWR clearance to proceed. Departures VFR EXIT ROUTE FOR HELICOPTERS The helicopters routes mentioned on point 4.3 can be also used as exit routes for helicopters. Overflying NIL Special VFR NIL VFR/N VFR/N allowed for helicopters only Entry points: MARANO TICINO (MCW3) - PARABIAGO (MCE2) Traffic pattern: RWY 35L left - RWY 35R right - RWY 17R right Training activity NIL

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

1 OPERAZIONI DI DE-ICING Sull' aeroporto di Malpensa le operazioni di de-snowing e de-icing vengono eseguite sulle apposite aree come segue:	DE-ICING OPERATIONS At Malpensa airport de-icing and de-snowing take place at the following de-icing areas:
--	---

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

<p>Fornitore del servizio de-icing: SEA Sistema de-icing: adatto a tutti i tipi di aeromobili Liquidi: acqua calda e fluido de-icing Tipo II (percentuali di miscelazione 50, 75, 100 %) Il tempo minimo standard di rullaggio potrebbe aumentare in relazione alle condizioni meteorologiche</p>	<p>De-icing provider: SEA De-icing facilities: all type of aircraft Liquid types: hot Water and Type II de-icing fluid (mixing percentages 50, 75, 100 %) Minimum standard taxiing time may increase in accordance to weather conditions</p>
<p>1.1 Responsabilità Tutte le operazioni di de-icing e de-snowing sono responsabilità dell'esercente aereo / comandante (Rif. Jar ops 1.345).</p>	<p>Responsibilities All de-icing and de-snowing operations are under aircraft operator/pilot in command responsibility (Ref. Jar ops 1.345)</p>
<p>1.2 Procedure</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) L'esercente/comandante dell'aeromobile deve inoltrare richiesta al fornitore del servizio de-icing tramite il rampista che si occupa del volo 2) Non verranno accettate richieste durante il rullaggio 3) Allo start-up il pilota riporterà alla TWR di aver già concordato le modalità delle operazioni di de-icing 4) Per l'AREA 1 (area principale) attendere le istruzioni della TWR per le posizioni di attesa Y2, K2 o W2. Successivamente si procederà al rullaggio verso le aree de-icing con l'ausilio del follow me, un marshaller guiderà l'aeromobile alla posizione de-icing 5) Il pilota dovrà riportare alla TWR "pronto a muovere" solo dopo che le procedure di de-icing al suolo siano state completate 	<p>Procedures</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Aircraft operator/pilot of aircraft shall submit the request to the de-icing provider through the ramp agent attending the flight 2) No request will be accepted during taxiing 3) Pilot at start-up will report to TWR to have already agreed upon de-icing operations 4) For AREA 1 (main area) expect TWR instructions to Y2, K2 or W2 holding position. After TWR instruction taxi to de-icing areas with follow me car; a marshaller will guide the aircraft to the de-icing position 5) Pilot in command shall report to TWR "ready to move" only after ground de-icing procedures have been completed
<p>1.3 Stato dei motori durante le operazioni</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Aeromobili bimotore: entrambi i motori al minimo 2) Aeromobili Heavy a tre motori: coda spento, esterno al minimo 3) Aeromobili Heavy a quattro motori: esterno spento, interno al minimo 4) Aeromobili ad elica: spenti quando possibile 	<p>Aircraft engines status during operations</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Twin engine aircraft: both on idle power 2) Three engine Heavy aircraft: tail out, external idle power 3) Four engine Heavy aircraft: external out, internal idle power 4) Propeller aircraft: propellers should be shut down when possible
<p>2 PROCEDURE PER L'ASSISTENZA AI VELIVOLI IN EMERGENZA</p>	<p>EMERGENCY AIRCRAFT ASSISTANCE PROCEDURES</p>
<p>2.1 Generalità In accordo a quanto stabilito dall'Ordinanza ENAC DA Malpensa in vigore, l'aeroporto di Malpensa ha la capacità di assistere due emergenze simultanee. La chiusura dell'aeroporto di Malpensa, a seguito della richiesta di atterraggio da parte di un aeromobile in emergenza, è determinata dalle seguenti procedure</p>	<p>Generalities According to ENAC DA Malpensa Provision in force, Malpensa airport has the capability to handle two simultaneous aircraft emergencies. The closure of Malpensa Airport, in the case of an aircraft requesting an emergency landing, is determined by the following procedures</p>
<p>2.2 Emergenze che non comportano la chiusura dell'aeroporto Nel caso un aeromobile in emergenza richieda di atterrare a Malpensa, l'aeroporto non sarà chiuso all'altro traffico a condizione che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) l'aeromobile sia ad una distanza da percorrere dal punto di contatto di almeno 15 NM dall'aeroporto, e 2) l'aeromobile che dichiara lo stato di emergenza accetti di atterrare sulla pista 35R, e 3) le condizioni siano tali da permettere alla TWR il monitoraggio visivo di tutta l'area di manovra, e 4) siano presenti valori di RVR TDZ di entrambe le piste maggiori di 800m e valori di altezza della base delle nubi nel settore di avvicinamento maggiori di 200ft, e 5) non siano state attivate le procedure per le operazioni in bassa visibilità (LVP), e 6) nessun altro aeromobile abbia già dichiarato uno stato di emergenza 7) nessun altro aeromobile abbia già dichiarato uno stato di allarme <p>Se tutte le condizioni sopra esposte si sono verificate, si applicano le seguenti procedure:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) la pista 35R sarà riservata per l'atterraggio dell'aeromobile in emergenza; b) la pista 35L sarà utilizzata per le operazioni di decollo e atterraggio di tutto l'altro traffico; c) il traffico in arrivo sarà considerato prioritario dall'ATC. Le partenze potranno essere soggette a ritardo; d) nel caso venga dichiarata una seconda emergenza, la pista 35L sarà riservata all'assistenza del secondo velivolo in emergenza. In questo caso l'aeroporto sarà chiuso a tutto l'altro traffico. 	<p>Emergencies that do not cause airport closure In case of an emergency landing, Malpensa airport will not be closed to other traffic if:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) the aircraft should be at least 15 NM or more to run from the airport, and 2) the aircraft declaring emergency is using RWY35R for landing, and 3) all the manoeuvring area can be visually monitored from the TWR, and 4) RVR TDZ values measured on both RWYs are greater than 800m and cloud base height in the approach sector is greater than 200ft, and 5) low visibility procedures (LVP) have not been activated, and 6) no other aircraft has declared an ongoing emergency situation 7) no other aircraft has declared an alarm situation <p>If all the conditions above stated are met, the following procedures will be applied:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) RWY 35R will be reserved for the emergency landing aircraft; b) RWY 35L will be used for landing and take-off operations by all other traffic; c) ATC will give priority to incoming traffic. Departures may be subject to delays; d) if a second emergency is declared, RWY35L will be reserved to the second emergency aircraft. The airdrome will be closed to all other traffic.
<p>2.3 Emergenze che comportano la chiusura dell'aeroporto Nel caso che un aeromobile dichiara lo stato di emergenza, l'aeroporto sarà chiuso a tutto l'altro traffico se:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) l'aeromobile che dichiara emergenza si trova ad una distanza da percorrere dal punto di contatto inferiore di 15NM dall'aeroporto, o 2) l'aeromobile interessato dichiara emergenza durante le operazioni di rullaggio o al parcheggio, o 3) l'aeromobile in emergenza richiede di utilizzare la pista 35L, o la pista 17 L/R, per l'atterraggio, o 4) le condizioni siano tali da non permettere alla TWR il monitoraggio visivo di tutta l'area di manovra, o 	<p>Emergencies that cause airport closure. If an aircraft declares an emergency situation the airport will be closed to all other traffic if:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) the aircraft declaring emergency has to run a distance less than 15 NM from the aerodrome, or 2) the aircraft declares emergency during taxi operations or at the stand, or 3) the emergency aircraft requests to use RWY35L or RWY17L/R for landing, or 4) all or part of the manoeuvring area cannot be visually monitored from the TWR, or

<p>5) siano presenti valori di RVR TDZ di entrambe le piste uguali o inferiori a 800m e valori di altezza della base delle nubi nel settore di avvicinamento uguali o inferiori a 200ft, o</p> <p>6) siano state attivate le procedure in bassa visibilità (LVP)</p> <p>7) è stata già dichiarata una prima emergenza e la pista 35L sia stata riservata all'assistenza del secondo velivolo in emergenza.</p> <p>Se una delle condizioni sopra esposta si verifica, l'aeroporto sarà chiuso a tutto il traffico eccetto il velivolo in emergenza.</p> <p>2.4 Pista preferenziale per l'assistenza ai velivoli in emergenza</p> <p>La pista preferenziale per l'assistenza ai velivoli in emergenza è la 35R. Tutti gli equipaggi di volo che operano nell'area di Malpensa devono essere informati che in mancanza di diversa comunicazione da parte dell'aeromobile in emergenza, gli enti ATS riterranno che il velivolo utilizzerà RWY 35R per l'atterraggio.</p> <p>2.5 Procedure da applicarsi in caso di incidente</p> <p>In caso di incidente lo scalo sarà chiuso a tutto il traffico. In caso di due emergenze simultanee, se il primo aeromobile ad aver dichiarato l'emergenza degrada in uno stato di incidente, l'ATC informerà l'equipaggio del secondo velivolo di quanto avvenuto e del fatto che potrebbe non essere garantita la completa assistenza, utilizzando la seguente frase: "ACCIDENT ON ... (POSITION).. ASSISTANCE MAY BE AFFECTED".</p> <p>L'accadimento di due incidenti contemporanei è da considerarsi come un evento di "contingency".</p> <p>2.6 Impossibilità di assistere due emergenze simultanee</p> <p>Se per qualsiasi ragione l'aeroporto di Malpensa non è temporaneamente in grado di assistere due emergenze simultanee, l'utenza sarà informata attraverso l'emissione di un appropriato NOTAM. In quel caso il verificarsi di una emergenza comporterà la chiusura dello scalo a tutto il traffico.</p> <p>3 ATTIVITA' ADDESTRATIVA IFR</p> <p>L'attività addestrativa in IFR è consentita solo dal martedì al sabato 0700-1100 (0600-1000) e 1300-1700 (1200-1600) e dovrà essere coordinata in anticipo con la locale DA in accordo con il traffico schedato e le procedure antirumore in atto. L'attività addestrativa per operatori commerciali è consentita solo agli ACFT classificati secondo l'Annesso 16 ICAO – parte III.</p> <p>4 OPERAZIONI CON ELICOTTERI</p> <p>1) Decollo e atterraggio Decolli e atterraggi consentiti solo sulle piste</p> <p>2) Rullaggio Il rullaggio sui raccordi e piazzali (Nord e Ovest) è consentito solo ad elicotteri dotati di carrello</p> <p>3) Hover taxi a) Sui raccordi potrà essere effettuato in self-manoeuvring b) Sui piazzali (Nord e Ovest) sarà possibile solo con assistenza follow-me obbligatoria</p> <p>5 FOLLOW ME Assistenza follow-me disponibile quando prescritto e ogni volta su richiesta</p> <p>6 WILDLIFE HAZARD</p> <p>1) Concentrazione di volatili Presenza di volatili nell'area di manovra e nelle vicinanze come dettagliato nella tabella sotto riportata. Attività di monitoraggio/allontanamento in atto (Circolare ENAC APT 01-B).</p> <p>2) Dissuasori presenti per allontanamento volatili: n. 1 Sistema di allontanamento acustico long range LRAD n. 4 Digital Bird Dispersal System Mod. Premier 1500 n. 2 Digital Bird Dispersal System portatile n. 2 Pistole a salve n. 1 Postazione di dissuasore acustica fissa denominata Space Master n. 1 Stampo dinamico per allontanamento volatili n. 1 Laser portatile n. 20 Cannoni acustici telecomandati</p>	<p>5) RVR TDZ values measured on both RWYs are 800m or less and cloud base height in approach sector is 200ft or less, or</p> <p>6) low visibility procedures (LVP) have been activated;</p> <p>7) a second emergency is declared and RWY35L has been reserved for the second emergency aircraft.</p> <p>If one of the above stated conditions occurs, the airport will be closed to all traffic except for the emergency aircraft.</p> <p>Preferential RWY to assist emergency aircraft</p> <p>RWY35R is the preferential RWY to assist emergency aircraft. Aircrews, operating in Malpensa area, must be informed that unless differently stated by the emergency aircraft, ATC will assume that the emergency aircraft is using RWY35R for landing.</p> <p>Accident</p> <p>If an accident occurs, the airport will be closed to all traffic. In case of two simultaneous emergencies, and if the first aircraft in state of emergency causes an accident, ATC will inform the second emergency aircraft notifying that assistance could be downgraded using the following sentence: "ACCIDENT ON ... (POSITION).. ASSISTANCE MAY BE AFFECTED".</p> <p>The occurrence of two simultaneous accidents has to be considered as a contingency situation.</p> <p>Airport incapacity to handle two simultaneous aircraft emergencies</p> <p>If for any reason Malpensa airport is not able to assist two simultaneous emergencies, information will be given to airmen by issuing a relevant NOTAM. In that case, the airport will be closed to all other traffic when the first emergency is declared.</p> <p>IFR TRAINING ACTIVITY</p> <p>All IFR training activity allowed only from Tuesday to Saturday HR 0700-1100 (0600-1000) and 1300-1700 (1200-1600) and must be coordinated in advance with local Civil Aviation Authority in compliance with scheduled traffic and current noise abatement procedures. Commercial operator training activity allowed only with ACFT certified with ICAO Annex 16 – part III.</p> <p>HELICOPTER OPERATIONS</p> <p>1) Take-off and landing Take-off and landing permitted only on the runways</p> <p>2) Taxiing Taxiing on the taxiways and aprons (North and West) is permitted only to helicopters with landing gear</p> <p>3) Hover taxi a) Hover taxi on the TWY is allowed in self-manoeuvring b) Hover taxi on the apron (North and West) will be permitted only with follow-me car assistance mandatory</p> <p>FOLLOW ME Follow-me car assistance available when prescribed and every time on request</p> <p>WILDLIFE HAZARD</p> <p>1) Birds concentration Presence of birds on the manoeuvring area and surroundings as detailed in the table below. Birds monitoring/evacuation activities in force (Circular ENAC APT 01-B).</p> <p>2) Anti-birds deterrent means: n. 1 LRAD long range acoustic dispersal system n. 4 Digital Bird Dispersal System Mod. Premier 1500 n. 2 Portable Digital Bird Dispersal System n. 2 Blank pistols n. 1 Fixed dispersal equipment called Space Master n. 1 Dynamic mold for removing birds n. 1 Portable laser n. 20 Remote-controlled acoustic cannons</p>
---	---

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours of presence	Quota media di concentrazione dei volatili (FT) Average height of bird concentration (FT)	Grandezza stormi Flock size	Aree di maggiore rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Cornacchia grigia Hooded crow	Tutto l'anno con maggiore presenza JAN-MAR e JUL-DEC Whole year with an increased presence in JAN-MAR and JUL-DEC	0600-0800 1600-1900	0-200	2-5	Manto erboso ed in volo Greensward and flying	Manto erboso ai lati delle RWYs e testate 35L, 35R, 17L. Greensward both sides of RWYs and 35L, 35R, 17L heads.
Gheppio Eurasian Kestrel	Tutto l'anno con maggiore presenza APR-SEP Whole year with an increased presence in APR-SEP	0600-1900	0-300	1-2	Prevalentemente in volo o su manufatti Mainly in flight or above buildings	Manto erboso ai lati delle RWYs e testate 35L, 35R. Greensward on both sides of RWYs and 35L, 35R heads.
Piccione torraio Domestic pigeon	Tutto l'anno con maggiore presenza APR-SEP Whole year with an increased presence in APR-SEP	0700-1800	0-300	1-10	Manto erboso ed in volo Greensward and flying	Manto erboso ai lati delle RWYs e testate 35L, 35R, 17L. Greensward both sides of RWYs and 35L, 35R, 17L heads.
Poiana Buzzard	Tutto l'anno con maggiore presenza MAR-OCT Whole year with an increased presence in MAR-OCT	0600-1800	0-500	1-2	Prevalentemente in volo o su manufatti Mainly in flight or above buildings	Manto erboso ai lati delle RWYs e testate 35L, 35R, 17L. Greensward on both sides of RWYs and TWYs.
Rondine Common swallow	APR-SEP	0800-1200	0-300	1-20	Prevalentemente in volo Mainly in flight	Manto erboso ai lati delle RWYs e testate 35L, 35R, 17R. Greensward on both sides of RWYs and 35L, 35R, 17R heads.
Rondone Common swift	MAY-JUL	0600-1200	100-500	1-50	Prevalentemente in volo Mainly flying	Manto erboso ai lati delle RWYs e testate 35L, 35R. Greensward both sides of RWYs and 35L, 35R, heads.
Storno Starling	Tutto l'anno con maggiore presenza MAR-JUN Whole year with an increased presence in MAR-JUN	0700-1900	0-300	10-50	Manto erboso e in volo Greensward and in flight	Manto erboso ai lati delle RWYs e testate 35L, 35R, 17L. Greensward on both sides of RWYs and TWYs.
Nibbio Bruno Milvus migrans	Maggiore presenza da APR-AUG Increased presence in APR-AUG	0600-2000	0-500	1-10	Prevalentemente in volo o su manufatti Mainly in flight or above buildings	Manto erboso ai lati delle RWYs e testate 35L, 35R, 17L, 17R. Greensward both sides of RWYs and 35L, 35R, 17L, 17R heads.

3) Concentrazione di altra fauna selvatica

Presenza di animali selvatici nell'area di manovra e nelle vicinanze come dettagliato nella tabella sottoriportata. Attività di monitoraggio/allontanamento in atto (Circolare ENAC APT 01-B).

3) Other wild fauna concentration

Presence of wild animals on the manoeuvring area and surroundings as detailed in the table below. Monitoring/evacuation activities in force (Circolare ENAC APT 01-B).

Specie Species	Periodo di presenza Period of presence	Ore di presenza Hours presence	Numero di individui Number of individual	Aree di maggiore rischio Areas with the greatest hazard	Distribuzione nell'area di manovra Distribution on manoeuvring area
Lepre Hare	Tutto l'anno con maggior presenza MAR-SEP Whole year with an increased presence in MAR-SEP	0600-0800	1-2	Manto erboso e aree pavimentate Greensward and paved areas	Manto erboso ai lati delle RWYs e TWYs. Greensward at both sides of RWYs and TWYs.
Volpe Fox	Tutto l'anno con maggior presenza APR-OCT Whole year with an increased presence in APR-OCT	0600-0800 0700-2000	1	Manto erboso Greensward	Manto erboso ai lati delle RWYs e TWYs. Greensward at both sides of RWYs and TWYs.

7 OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE	REFUELLING OPERATIONS
<p>Regole aggiuntive rispetto alla norma nazionale:</p> <ol style="list-style-type: none"> Le operazioni di rifornimento carburante sono vietate in caso di indisponibilità del servizio VV.FF. Divieto di qualsiasi rifornimento di carburante o interruzione di quelli in corso: in caso di temporale con scariche elettriche in corso sull'aeroporto; in caso di stato di pericolo dove è previsto lo schieramento dei mezzi dei VV.FF. per attivazione del piano di Emergenza Aeroportuale Nel caso di un grande sversamento di carburante o di principio di incendio il Comandante, o suo delegato, avvisa direttamente e tempestivamente il Duty Manager al nr telefonico +39 02 74862313, comunicando numero della piazzola e tipo di aeromobile L'operatore aereo garantisce la supervisione delle operazioni di rifornimento mediante la presenza di proprio personale individuato quale responsabile del rifornimento (Vettore, come da Normativa italiana in vigore) Operazioni di rifornimento carburante con passeggeri a bordo o in fase di imbarco/sbarco: <ol style="list-style-type: none"> necessario accordo preventivo tra Vettore e Gestore Aeroportuale sottoscritto tramite apposita check-list del Manuale d'Aeroporto SEA necessario, tramite CNA con congruo anticipo, preventiva richiesta di autorizzazione tramite email o telefono al nr +39 02 74862323 di SEA Airport Operations Control Center, riportando l'elenco dei voli schedulati con tipologia di aeromobile necessario che sia mantenuto, durante le operazioni di rifornimento e a cura del Responsabile del Rifornimento, il contatto radio tra la cabina di pilotaggio e la torre di controllo per eventuali attivazioni delle procedure di emergenza; necessario il contatto visivo tra il Responsabile del Rifornimento e il personale dell'Handler rifornitore in caso di impossibilità di contatto visivo, predisposizione e verifica a cura del Responsabile del Rifornimento del contatto radio via headset per garantire che il personale in cockpit possa essere allertato dal personale sottobordo in caso si ravvisino situazioni di pericolo 	<p>In addition to national regulation the following rules apply:</p> <ol style="list-style-type: none"> Refuelling not allowed if aerodrome Fire Brigade Service is not available Refuelling not allowed: during thunderstorm with lightning activity over the airport; when the Fire Brigade Service is activated for the Airport Emergency plan In case of great fuel spill or inception of fire, the pilot in command, or his delegate, immediately informs the Duty Manager by telephone +39 02 74862313, communicating stand number and aircraft type The airline operator guarantees supervision of refuelling operations by the presence of its own staff, which is called "Refuelling Manager" (Carrier, as required by the Italian Regulation) Refuelling with passengers on board or when embarking/disembarking: <ol style="list-style-type: none"> carriers should have a previous agreement with the Aerodrome Operator, by using a dedicated check-list to be filled in just once (attachment in 'SEA Airport Manual') SEA Airport Operations Control Center is previously informed by phone +39 02 74862323 or via email, carriers should transmit a list of scheduled flights and aircraft type during refuelling operations, the Refuelling Manager verifies radio contact between the cockpit and TWR is maintained for possible activation of emergency procedures; he also verifies eye contact is maintained between the Refuelling Manager and the Refuelling Handler personnel should eye contact not be possible the Refuelling Manager provides contact via headset to ensure that cockpit personnel can be alerted in case of dangerous situations

8 DEVIATIONS	DEVIATIONS
Deviations on CS approved dall'Ente Nazionale Aviazione Civile in riferimento alle Certification Specifications del Regolamento Europeo 139/2014 (provvedimenti EASA) come dettagliato nella tabella sotto riportata	Deviations on CS approved by Italian Civil Authority in respect of European Regulation 139/2014 Certification Specifications (EASA provisions) as detailed in the table below

SPECIAL CONDITIONS			SPECIAL CONDITIONS		
Numero	Descrizione	Riferimento AIP	Number	Description	AIP Reference
SC.LIMC.001	Le TWY W e K - utilizzabili per aeromobili Code F - presentano un interesse inferiore a quanto stabilito dalla CS di riferimento. Rif: CS ADR-DSN.D.260 - Taxiway minimum separation distance	AD 2 LIMC 2-15 Code F chart AD 2 LIMC 1-11 Item 20 Box 3	SC.LIMC.001	TWY W and K - usable for Code F aircraft - CTL distance is lower than stated in the reference CS. Ref: CS ADR-DSN.D.260 - Taxiway minimum separation distance	AD 2 LIMC 2-15 Code F chart AD 2 LIMC 1-11 Item 20 Box 3

SC.LIMC.002	La configurazione della RWY holding position delle TWY AA e AB - per pista 17L - e delle TWY GE e GW - per pista 35L - è tale che gli aeromobili Code E e F in attesa interferiscono con le relative superfici di avvicinamento (AS). Rif: CS ADR-DSN.D335 - Holding bays, runway holding positions, intermediate holding positions, and road holding position	AD 2 LIMC 2-13 Ground movement chart AD 2 LIMC 1-11 Item 20 Box 3	SC.LIMC.002	Due to configuration of the RWY holding position of TWY AA and AB - for runway 17L - and TWY GE and GW - for runway 35L - holding Code E and F aircraft interfere with the corresponding approach surfaces (AS). Ref: CS ADR-DSN.D.335 - Holding bays, runway holding positions, intermediate holding positions, and road holding position	AD 2 LIMC 2-13 Ground movement chart AD 2 LIMC 1-11 Item 20 Box 3
SC.LIMC.003	Le distanze di rispetto tra gli aeromobili in ingresso alle piazzole ed il loading bridge in posizione ritratta - su alcuni stand del piazzale ovest adiacenti ai Satelliti A,B, e C - risultano inferiori ai 4.5 m previsti dalla CS di riferimento. Rif: CS ADR-DSN.E.365 - Clearance distances on aircraft stands	AD 2 LIMC 2-9 Aircraft Parking Docking Chart: T1 - ICAO	SC.LIMC.003	Some stands adjacent to Satellites A, B, and C in West Apron are equipped with a boarding bridge that does not guarantee 4.5 m separation between the incoming/leaving aircraft and the bridge in the retracted position. Ref: CS ADR-DSN.E.365 - Clearance distances on aircraft stands	AD 2 LIMC 2-9 Aircraft Parking Docking Chart: T1 - ICAO
SC.LIMC.004	La superficie di avvicinamento associata alla pista 17L presenta pendenza del primo tratto pari a 3.3%, pertanto superiore a quanto previsto dalla CS di riferimento (2%). Rif: CS ADR-DSN.J.480 - Precision approach runways	AOC TYPE B	SC.LIMC.004	RWY 17L approach surface slope of the first section is 3.3%, therefore higher than stated by the reference CS (2%). Ref: CS ADR-DSN.J.480 - Precision approach runways	AOC TYPE B
DEVIATIONS ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT			DEVIATIONS ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT		
DAAD.LIMC.001	Le fasce laterali della pista 17R/35L (7,5 m per lato) presentano pendenze trasversali maggiori di 1,5%. Rif: CS ADR-DSN.B.080 - Transverse slopes on runway	NIL	DAAD.LIMC.001	The strips of RWY 17R/35L (7.5 m for each side) have transverse slopes greater than 1.5%. Ref: CS ADR-DSN.B.080 - Transverse slopes on runway	NIL

24 CARTE RELATIVE ALL'AEROPORTO DI MILANO/Malpensa**CHARTS RELATED TO MILANO/Malpensa AERODROME**

Carte - Charts	Pagine - Pages
Aerodrome Chart ICAO	AD 2 LIMC 2-1
Holding Bay - Intermediate Holding Position	AD 2 LIMC 2-3
Hotspot Map (Not for navigation)	AD 2 LIMC 2-5
Low Visibility Procedures Chart	AD 2 LIMC 2-7
Aircraft Parking Docking Chart ICAO - T1	AD 2 LIMC 2-9
Aircraft Parking Docking Chart ICAO - T2	AD 2 LIMC 2-15
Aerodrome Ground Movement Chart ICAO	AD 2 LIMC 2-17
Aerodrome Ground Movement Chart ICAO ACFT CODE F	AD 2 LIMC 2-19
Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 35R/17L	AD 2 LIMC 3-1
Aerodrome Obstacle Chart - Type A ICAO RWY 35L/17R	AD 2 LIMC 3-3
Precision Approach Terrain Chart RWY 35R	AD 2 LIMC 3-5
Precision Approach Terrain Chart RWY 35L	AD 2 LIMC 3-7
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV1 RWY 35L/R	AD 2 LIMC 4-1
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV1 RWY 17L/R	AD 2 LIMC 4-17
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RNAV1 RWY 17L/R ATC discretion	AD 2 LIMC 4-35
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 35L/R	AD 2 LIMC 4-51
Standard Instrument Arrival Chart (STAR) RWY 17L	AD 2 LIMC 4-57
Visual Approach Chart (VAC) ICAO	AD 2 LIMC 5-1
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS or LOC-Z RWY 35L	AD 2 LIMC 5-3
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS or LOC-Y RWY 35L	AD 2 LIMC 5-5
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP RWY 35L	AD 2 LIMC 5-7
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR RWY 35L	AD 2 LIMC 5-11
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS or LOC-Z RWY 35R	AD 2 LIMC 5-13
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS-Y RWY 35R	AD 2 LIMC 5-15

Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP RWY 35R	AD 2 LIMC 5-17
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR RWY 35R	AD 2 LIMC 5-21
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS or LOC-Z RWY 17L	AD 2 LIMC 5-23
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO ILS or LOC-X RWY 17L	AD 2 LIMC 5-25
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO VOR RWY 17L	AD 2 LIMC 5-27
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP Z RWY 17L	AD 2 LIMC 5-29
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP Y RWY 17L	AD 2 LIMC 5-33
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP Z RWY 17R	AD 2 LIMC 5-37
Instrument Approach Chart (IAC) ICAO RNP Y RWY 17R	AD 2 LIMC 5-41
Initial Climb Procedures & SIDs Chart RWY 35L	AD 2 LIMC 6-1
Initial Climb Procedure & SIDs Chart RWY 35R	AD 2 LIMC 6-5
Initial Climb Procedure & SIDs Chart RWY 17L/R	AD 2 LIMC 6-9
Initial Climb Procedures & SIDs Chart RNAV1 RWY 35L	AD 2 LIMC 6-15
Initial Climb Procedures & SIDs Chart RNAV1 RWY 35R	AD 2 LIMC 6-21
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 35L Transition Segments to Enroute	AD 2 LIMC 6-27
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 35R Transition Segments to Enroute	AD 2 LIMC 6-37
Standard Instrument Departure Chart (SID) RWY 17L/R Transition Segments to Enroute	AD 2 LIMC 6-47
Omnidirectional Departure Area RWY 35L	AD 2 LIMC 6-59
Omnidirectional Departure Area RWY 35R	AD 2 LIMC 6-61
Aerodrome Obstacle Chart - Type B ICAO	Vedi/See GEN 3.2
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart ICAO	Vedi/See ENR 2.1.1.4 Milano CTA

Intenzionalmente bianca

Intentionally left blank