CAPITOLO 26: PROCEDURE OPERAZIONI NOTTURNE

Operations Manager **Stefano Zocco**	Stefano Zocco

CAPITOLO 26: PROCEDURE OPERAZIONI NOTTURNE

SOMMARIO

MATRICE DELLE REVISIONI DEL PRESENTE CAPITOLO 2
PROCEDURE OPERAZIONI NOTTURNE 3
26.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE 3
26.2 ENTI COINVOLTI 3
26.3 RIFERIMENTI 3
26.4 GESTIONE DEL PRESENTE DOCUMENTO: RESPONSABILITÀ, AGGIORNAMENTI E APPROVAZIONE 4
26.5 AUSILI PER LA GESTIONE DELLE OPERAZIONI NOTTURNE 4
26.5.1 Aiuti Visivi Luminosi 4
26.5.2 Torri faro di illuminazione piazzali 4
26.5.3 Luci segnalazione ostacoli interni al sedime 5
26.5.4 Luci segnalazione aree chiuse alle operazioni 5
26.5.5 Ostacoli mobili in airside 5
26.6 OPERAZIONI NOTTURNE CONSENTITE 5
26.7 MODALITÀ OPERATIVE 6
26.7.1 Utilizzo piste e raccordi 6
26.7.2 Gestione AVL 6
26.8 ALLEGATI 6

MATRICE DELLE REVISIONI DEL PRESENTE CAPITOLO

ED. / REV. MDA	DATA	DESCRIZIONE SOMMARIA DELLA MODIFICA
Ed. 0	26/12/2016	Prima edizione del Manuale di Aeroporto (MDA) con la Conversione del Certificato in conformità ai nuovi requisiti dettati dal Reg. UE n. 139/2014.
Ed. 0 / Rev. 1	25/07/2018	Nessuna modifica rilevante apportata al presente Capitolo.
Ed. 1 / Rev. 0	25/03/2021	Suddiviso l'MDA in singoli Capitoli separati per una più agevole gestione e consultazione documentale e inserita numerazione sotto-paragrafi con indicazione dei rispettivi riferimenti normativi applicabili. Modifiche apportate al presente Capitolo: – Aggiornato il paragrafo: RIFERIMENTI; – Aggiornato il dettaglio delle competenze del Gestore e di ENAV per la gestione degli impianti utilizzati ai fini delle operazioni notturne. Ulteriori correzioni apportate a seguito delle osservazioni espresse dal Team di ENAC DO.
Ed. 2 / Rev. 0	08/09/2021	A seguito di aggiornamenti di alcuni Capitoli del MdA in conformità alle disposizioni del Reg. Delegato UE 2020/2148, si è ritenuto opportuno procedere ad assegnare una nuova edizione a tutto il Manuale.
Ed. 2 / Rev. 1	29/03/2022	Aggiornamento riferimenti normativi.
Ed. 2 / Rev. 2	06/12/2023	Aggiornamento rinumerazione pista di volo principale (da 36/18 a 35/17)

PROCEDURE OPERAZIONI NOTTURNE

ADR.OPS.B.040 - AMC1 ADR.OPS.B.040

26.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente procedura descrive i mezzi, i sistemi e le procedure che SEA ed ENAV implementano per garantire la sicurezza delle operazioni degli aa/mm durante le operazioni notturne.
La procedura si applica all'area di movimento del sedime aeroportuale, come indicato nelle planimetrie allegate al Capitolo 6 MDA.

26.2 ENTI COINVOLTI

- Gestore SEA (funzioni organizzative: MFO e AOCC): il Gestore aeroportuale è responsabile della progettazione, installazione e manutenzione degli aiuti visivi luminosi e degli impianti elettrici dell'aeroporto.
- ATC Provider ENAV (Centro Aeroportuale Linate): la normale gestione operativa degli impianti AVL consistente nell'accensione, spegnimento e controllo della luminosità (c.d. "impiego operativo") è una prerogativa esclusiva dell'Ente ATS, attraverso l'utilizzo di un'interfaccia concordata e approvata da ENAV.

26.3 RIFERIMENTI

Codice della Navigazione
Regolamento EU 139/2014 e ss.mm.ii
Accordo Quadro SEA – ENAV in applicazione del Reg. UE n. 139/2014 e relativo Allegato tecnico n. 2, quale documento di sintesi delle *Facilities* presenti in airside.
D. Lgs. n. 81/2008: Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro
Ordinanza vigente di ENAC DA in materia di: Accesso e circolazione di persone e mezzi nelle aree sterili
Regolamento di Scalo
MdA Sez. B – Capitolo 3 relativi allegati e syllabi
MdA Sez E:

- Capitolo 8 e relativi allegati
- Capitolo 10 e relativi allegati
- Capitolo 11 e relativi allegati
- Capitolo 13 e relativi allegati
- Capitolo 18 e relativi allegati
- Capitolo 30
- Capitolo 32

26.4 GESTIONE DEL PRESENTE DOCUMENTO: RESPONSABILITÀ, AGGIORNAMENTI E APPROVAZIONE.

Aggiornamenti ed approvazione sono in capo, a seconda della specifica tematica, ai seguenti soggetti:

- PH Progettazione per la parte di descrizione infrastrutture/planimetrie;
- Maintenance Manager per le tematiche legate ad ispezione, manutenzione e monitoraggio degli AVL descritti;
- Operations Manager per le modifiche riguardanti la gestione operativa, da coordinare con ENAV.

26.5 AUSILI PER LA GESTIONE DELLE OPERAZIONI NOTTURNE

Al fine di garantire la sicurezza delle operazioni notturne, l'aeroporto è dotato degli impianti di seguito descritti.

26.5.1 Aiuti Visivi Luminosi

Gli Aiuti Visivi Luminosi, già trattati nei Capitoli 5, 6 e 10 del presente MDA, sono riportati anche nelle seguenti planimetrie riportate in allegato al Capitolo 4:

- Planimetria generale piazzale (all. 1)
- Piazzale Nord (all. 2)
- Piazzale Ovest (all. 3)
- Taxiway N (all. 4)
- Taxiway K (all. 5)
- Taxiway T (all. 6)

Inoltre, la segnaletica luminosa verticale/orizzontale, relativa all'area di manovra, risulta anche in: AIP AD2 LIML 2-1.
La funzione MFO della Direzione Maintenance ispeziona e manutiene gli impianti ed i dispositivi sopra elencati, secondo le modalità descritte nella Procedura Operativa: *Ispezioni di routine degli AVL* (rif. Cap. 10 MDA).
Il funzionamento degli AVL è anche monitorato da un sistema di tele-controllo, che rileva e segnala automaticamente eventuali lampade guaste e/o anomalie; il sistema di Rilevazione Lampade Guaste (RLG) è funzionante su piste, stop-bar e no-entry (per il dettaglio degli impianti monitorati vedi anche il Capitolo 10 MDA: *Aiuti Visivi – Competenze del Gestore)*.
Le ispezioni vengono effettuate in spazi temporali e con modalità tali da non pregiudicare la capacità di traffico e l'operatività aeroportuale. Per un dettaglio puntuale delle modalità di ispezione si rimanda al Cap. 10 MdA.

26.5.2 Torri faro di illuminazione piazzali

L'ubicazione delle torri faro è riportata al Capitolo 6 del presente MDA, mentre le relative modalità manutentive figurano nel *Piano di Manutenzione AVL* (rif. Cap. 10 MDA). La gestione di

accensione e spegnimento, di responsabilità del Gestore, avviene in modalità automatica tramite attivazione di sensori crepuscolari configurati con riferimento agli orari di effemeridi.

26.5.3 Luci segnalazione ostacoli interni al sedime

La localizzazione, nonché le modalità di gestione operativa (monitoraggio) delle luci di segnalazione degli ostacoli interni al sedime sono contenute nella Procedura Operativa: *Ubicazione degli ostacoli e procedure relative all'illuminazione e monitoraggio degli stessi* (rif. Cap. 18 MDA). La gestione di accensione e spegnimento, di responsabilità del Gestore, avviene in modalità automatica tramite attivazione di sensori crepuscolari configurati con riferimento agli orari di effemeridi.

26.5.4 Luci segnalazione aree chiuse alle operazioni

Le zone dell'area di movimento eventualmente interdette alle operazioni sono delimitate mediante apposite luci di segnalazione e segnali d'interdizione, nel rispetto della Procedura Operativa: *Apertura cantieri e rilascio aree a seguito di lavori di manutenzione ordinaria, straordinaria e di esecuzione di nuove opere sulle infrastrutture o sugli impianti aeroportuali all'interno del sedime aeroportuale* (rif. Cap. 13 MDA in materia di lavori).

26.5.5 Ostacoli mobili in airside

Al fine di garantire la sicurezza delle operazioni notturne, i veicoli autorizzati ad accedere all'area di movimento in orario notturno devono essere dotati degli appositi segnali luminosi, come specificato nell'Ordinanza vigente emessa da ENAC DAL in materia di: *Accesso e circolazione di persone e mezzi in area sterile* (come riportato anche al Cap. 16 MDA).

26.6 OPERAZIONI NOTTURNE CONSENTITE

L'operatività dello scalo di Linate è H24; durante le ore notturne sono consentite le seguenti operazioni:

- traffici IFR;
- traffici VFR/S: solo ala rotante, salvo traffici militari o di Stato;
- VFR con trasponder funzionante.
- VFR Notturno.

Le aree di atterraggio destinate al VFR notturno sono:

- pista 17/35;
- FATO;

Circuiti di traffico:

- pista 17/35: sempre ad EST della pista;
- FATO: sempre ad OVEST della pista, non oltre la tangenziale;
- consentito VFR Notturno con velivoli in accordo a quanto riportato in AIP ENR 1.2 e solo con orario 22.00-05.00 (21.00-04.00) a causa di intenso traffico IFR, eccetto aa/mm militari o di Stato, limitatamente a decollo / atterraggio.

Ad eccezione del VFR notturno dei velivoli ad ala fissa, per i quali è utilizzabile solo il circuito ad EST della pista 17/35, possono essere assegnati circuiti diversi da quelli pubblicati, in relazione al traffico in atto ed alla situazione meteo del momento.

26.7 MODALITÀ OPERATIVE

In condizioni notturne è prevista, a cura di ENAV, l'accensione di tutti gli AVL.

26.7.1 Utilizzo piste e raccordi

Lo scenario notturno prevede per decollo e atterraggio l'utilizzo della pista 17/35 e la FATO.

26.7.2 Gestione AVL

È compito di TWR l'accensione di tutte le luci aeronautiche al suolo, degli indicatori della pendenza di avvicinamento e dei fari di aeroporto, nel rispetto delle seguenti modalità:

a) ininterrottamente di notte, in base alle effemeridi locali;
b) di giorno, quando la visibilità al suolo è inferiore a 5 km e/o il ceiling è inferiore a 700 ft;
c) su specifica richiesta del pilota;
d) a discrezione del controllore di volo.

In presenza di traffico aereo, le luci aeronautiche al suolo devono essere accese a qualsiasi orario o in qualsiasi condizione.
Quando non necessari, tutti gli Aiuti Visivi Luminosi possono essere spenti, a condizione che possano essere riaccesi almeno 15 minuti prima dell'orario stimato di arrivo (ETA) di qualsiasi a/m ed almeno fino a 15 minuti dopo l'orario effettivo di decollo di qualsiasi a/m.
Le luci degli indicatori della pendenza di avvicinamento (PAPI) devono essere accese sia di giorno che di notte, indipendentemente dalle condizioni di visibilità, quando è in uso la pista associata.

26.8 ALLEGATI

Procedura per la gestione delle operazioni notturne All.4 all'Accordo quadro SEA_Enav.