

INFO TECH n. 4/2018

Dipartimento Tecnico – 22 Febbraio 2018

*(english text at the bottom)*

## **Cold Weather ops info - Incontro con Enav Milano Linate**

Gentili Colleghi,

a seguito d'incontro intercorso con il Dipartimento Tecnico Anpac presso l'ENAV di Linate, sono emerse alcune criticità operative riguardo le operazioni di Cold Weather che elenchiamo come segue per rendervi partecipi:

- I Controllori non sono informati per quali condizioni meteorologiche sia necessario effettuare il "runup" dei motori e quanto duri per ogni tipologia di aeromobile. Sarebbe auspicabile consigliare gli equipaggi di informare il Controllore ATC durante il rullaggio di tale necessità permettendo un uso più efficiente della pista;
- In accordo alla logistica aeroportuale locale, è opportuno che i Controllori istruiscano i piloti quando le operazioni di runup possano essere effettuate anche prima dell'allineamento in pista (al punto attesa), purché ci si accerti dell'assenza di traffici retrostanti;
- Sensibilizzare i piloti dall'effettuare il runup subito dopo l'allineamento, senza aspettare l'autorizzazione al decollo poiché la tempistica e le sequenze scelte dall'ATC non tengono conto dei tempi di runup (che non conoscono) e si rischierebbe una sotto-separazione con il traffico in avvicinamento con conseguenti disagi operativi;
- Spesso le operazioni di sghiacciamento aeromobili si effettuano su piazzole dedicate che si trovano relativamente distanti dalle piste operative. Si rende quindi necessario sensibilizzare i Controllori dal coordinarsi con gli Handlers aeroportuali per essere informati dei tempi richiesti da tali operazioni dei vari tipi di aerei, e del tempo utile di protezione degli stessi (Holdover time) prima dell'eventuale opera di pulizia e protezione successiva.
- E' stato chiarito anche all'ATC che il tempo utile di protezione (Holdover time) parte dall'inizio delle operazioni di trattamento antighiaccio.
- E' stato chiarito che in caso di precipitazione in atto, essendo ridotto l'effetto di protezione delle superfici trattate, potrebbe essere necessario un controllo fisico delle ali effettuato da un tecnico prima dell'allineamento e nei casi estremi rifare il trattamento antighiaccio.

---

Sarà cura del Dipartimento Tecnico Anpac condividere queste osservazioni anche con ANACNA (Associazione Nazionale Assistenti e Controllori della Navigazione Aerea) con la quale abbiamo un proficuo accordo di collaborazione per un'ampia diffusione presso i Controllori ATC Italiani.

I Piloti dovranno sempre far riferimento alle procedure operative stabilite sui Manuali Operativi dell'Operatore di appartenenza.

### [ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

Per ogni osservazione o feedback è gradita un'email a: [dt@Anpac.it](mailto:dt@Anpac.it)

### [English Version](#)

## **Cold Weather ops info – Meeting with Enav Milano Linate**

Dear Members,

following a meeting with the Technical Department of Anpac at the ENAV of Linate, some operational issues emerged regarding the Cold Weather operations that we list as follows:

- The ATC Controllers are not informed for what weather conditions it is necessary to perform the "runup" of the engines and how long they last for each type of aircraft. It would be desirable to communicate during taxiing of this necessity allowing a more efficient use of the runway;
- According to the local airport logistics, the Controllers could instruct the pilots when the runup operations can be carried out even before the lineup, provided that there is no other traffic behind;
- Pilots could perform the runup immediately after lineup, without waiting for the take-off clearance, because the timing and the sequences chosen by ATC do not take into account the runup times (which they do not know) with the risk of improper separation versus approaching traffic and consequent operational inconveniences;
- Aircraft de-icing operations are often carried out on dedicated stands that are relatively far away from the runways. It is necessary to make the Controllers aware of the coordination with Airport Handlers in order to be informed of the time required for these operations of the various types of aircraft, and of their Holdover time before any cleaning and subsequent protection treatment.
- It has also been clarified to the ATC that the Holdover time starts from the beginning of the anti-ice treatment operations.
- It has been clarified that in case of precipitation in progress, since the protective effect of the treated surfaces is reduced, a physical check of the wings made by a ground technician before lineup could be necessary and in extreme cases redoing the anti-ice treatment.

---

It will be duty of Anpac Technical Department to share these observations with ANACNA with which we have a profitable collaboration agreement for a wide dissemination at the Italian ATC Controllers.

Pilots must always refer to the operating procedures established in the Operation Manuals of the relevant Operator

[ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

For any comments or feedback is welcome by emailing us at: [dt@Anpac.it](mailto:dt@Anpac.it)