

Prot. n. 4429/INV/288/5/05
Roma, 20 luglio 2005

A: Ente nazionale per l'aviazione civile
Alla cortese attenzione del Presidente
On. Prof. Vito Riggio

e p.c. ENAV SpA
Alla cortese attenzione del Presidente
Gen. Bruno Nieddu

Oggetto: inconveniente grave occorso al velivolo BE36 marche N767MC, in data 15.6.2005, sull'aeroporto di Milano Linate. Raccomandazione di sicurezza n. ANSV-5/288-05/1/I/05.

Alle ore 14.44.57 UTC del 15 giugno 2005, l'aeromobile da turismo BE36 marche N767MC, con piano di volo IFR, proveniente da ELLX e diretto a Milano Linate, si metteva in contatto radio con Linate TWR.

Le informazioni emesse dal servizio ATIS delle ore 14.44 UTC riportavano la pista 36R in uso per l'atterraggio; la visibilità, al momento, era di 8 km, il vento era calmo ed il sentiero di planata (*glide slope*) della procedura ILS per pista 36R era inoperativo.

Il BE36 era allineato con il localizzatore dell'ILS quando, alle 14.45, veniva autorizzato all'atterraggio sulla pista 36R dell'aeroporto di Milano Linate.

Seguendo le indicazioni del localizzatore, il velivolo proseguiva la discesa secondo una traiettoria precalcolata dal pilota; tuttavia, nella fase finale dell'avvicinamento, improvvisamente, il pilota deviava a destra ed atterrava sulla via di rullaggio "T" parallela alla pista in uso.

Il controllore di Linate TWR, in considerazione della situazione del momento caratterizzata da assenza di traffico lungo la via di rullaggio e presupponendo una scarsa familiarità con l'aeroporto da parte del pilota, riteneva più sicuro non interferire nell'azione del pilota stesso, onde consentirgli di terminare il volo in sicurezza.

Il pilota, dopo l'atterraggio, dichiarava per radio alla TWR: "... *I was confused* ...". Successivamente spiegava il proprio comportamento. In particolare dichiarava che, a causa della foschia e della minore precisione nella planata derivante dalla procedura ILS RWY 36R-GP INOP, giunto alla quota di circa 600 piedi, a completo contatto visivo con il campo, aveva creduto di identificare, tra le piste a lui visibili al momento, nella via di rullaggio "T" situata a destra la pista 36R sulla quale era stato autorizzato all'atterraggio.

A seguito delle prime risultanze emerse nell'ambito dell'inchiesta tecnica relativa all'inconveniente grave occorso, di competenza di questa Agenzia, è emerso quanto segue.

- a) Nell'aeroporto di Milano/Linate sono presenti due piste parallele denominate rispettivamente 36R/18L e 36L/18R. La pista 36R/18L, di 2440 metri, rappresenta la pista più lunga e maggiormente utilizzata, in quanto è la più estesa ed è provvista di adeguata strumentazione di avvicinamento, mentre la pista 36L/18R, lunga 601 metri, è riservata al traffico aereo turistico, come disposto nell'AIP parte AGA.

- b) Nella documentazione contenuta nell'AIP-Italia, le piste in oggetto sono entrambe contraddistinte dal medesimo orientamento magnetico di 355°.
- c) La denominazione delle piste, come disposto dalla previsione 5.2.2.4 dell'annesso 14 ICAO, viene assegnata con un numero di due cifre, arrotondando alla decina più prossima all'orientamento magnetico della pista; in caso di due piste parallele, si aggiunge la relativa lettera L (left) oppure R (right) di riferimento.
- d) La soglia di inizio pista 36R è in posizione avanzata rispetto a quella della 36L di circa 2000 metri.
- e) Nelle cartine di avvicinamento strumentale Jeppesen per pista 36R e 18L utilizzate dal pilota e parimenti in quelle pubblicate nell'AIP Italia il riferimento grafico, in conseguenza della scala 1:500.000, e le indicazioni esplicative volte ad evidenziare l'ubicazione della pista 36L/18R sono carenti.
- f) A causa dello sfasamento longitudinale tra le soglie delle due piste, il pilota che esegua una procedura strumentale di non precisione per la pista 36R, in condizioni di visibilità non ottimali, al raggiungimento della quota minima di discesa MDA potrebbe non essere in grado di vedere ed identificare la pista 36L.

Sulla base delle evidenze di cui sopra, fermo restando il fatto che incorre al pilota, in sede di pianificazione del volo, familiarizzarsi adeguatamente con le caratteristiche aeroportuali tramite la consultazione della documentazione operativa di riferimento, si ritiene necessario, al fine di evitare che situazioni simili possano ripetersi, emanare in anticipo, rispetto al rapporto finale d'inchiesta relativo all'inconveniente grave in oggetto, la seguente raccomandazione di sicurezza.

Raccomandazione di sicurezza n. ANSV-5/288-05/1/I/05.

Motivazione: a causa della notevole distanza esistente tra le soglie delle due piste 36R e 36L, il pilota che esegua una procedura strumentale di non precisione per la pista 36R, al raggiungimento della quota minima di discesa MDA, potrebbe non essere in grado di vedere ed identificare la corrispondente pista denominata 36L.

Nelle cartine di avvicinamento strumentale Jeppesen per pista 36R e 18L e parimenti in quelle pubblicate nell'AIP Italia il riferimento grafico e le indicazioni esplicative volte ad evidenziare l'ubicazione della pista 36L/18R sono carenti.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile (per conoscenza ENAV SpA).

Testo: si suggerisce di inserire nelle cartine di procedura di avvicinamento strumentale dell'aeroporto di Milano Linate pubblicate nell'AIP-Italia una rappresentazione grafica più chiara, accompagnata eventualmente da una apposita nota esplicativa, finalizzata ad illustrare adeguatamente l'ubicazione della pista 36L.

Si raccomanda, inoltre, in considerazione della sostanziale diversità di impiego operativo delle due piste, compatibilmente con quanto disposto dall'Annesso 14 ICAO, di variare la nomenclatura delle due piste allo scopo di evitare fraintendimenti da parte dei piloti.

Il Presidente
(Prof. Bruno Franchi)

