

## Follow-up Action on Occurrence Report

FACTOR n. 08/2006 Rev.0

Data : 25 Luglio 2006

Operatore: Privato

Data dell'evento : 15.06. 2005

Località : Aeroporto Milano Linate

Aeromobile : Beech BE36 Marche N767MC

Descrizione evento : L'aeromobile, in procedura strumentale, è atterrato su una via di rullaggio anziché sulla pista 36R su cui era autorizzato .

Relazione ANSV : A tutt'oggi non è stata emessa la relazione finale , ma soltanto una nota illustrativa della dinamica dell'evento .

Nella medesima viene rilevato che , 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, tuttavia la nomenclatura delle due piste dell'aeroporto , identificate come 36R e 36L, può in effetti costituire dare luogo a fraintendimenti .

Infatti a causa della notevole distanza esistente tra le soglie delle stesse, il pilota che esegua una procedura strumentale di non precisione per la pista 36R, al raggiungimento della quota minima di discesa MDA (Minimum Descent Altitude), potrebbe non essere in grado di vedere ed identificare la corrispondente pista denominata 36L.

Inoltre, secondo ANSV , 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.

La nota in parola (prot. 1429/INV/288/5/05 del 20.07.05) reca pertanto la seguente raccomandazione di sicurezza .

Raccomandazione N° : ANSV – 5/288-05/1/I/05

**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.

**Posizione dell' ENAC :** ENAC recepisce la raccomandazione nel seguente modo.

La proposta di ottimizzare la presentazione della pista 36L nelle cartine di avvicinamento strumentale è stata recepita e a tal proposito nel novembre 2005 in AIP Italia è stata pubblicata la relativa variante .

Per quanto riguarda la ri-denominazione delle piste , ENAC ha espresso una valutazione positiva dal punto di vista operativo ; a seguito di riunioni congiunte ENAC-ENAV-SEA la Società di gestione degli Aeroporti di Milano ha predisposto un progetto di modifica della segnaletica verticale/orizzontale dell'area di movimento , che è tuttora al vaglio della competente struttura tecnica dell'Ente .

E' il caso di rilevare che ANSV , nel rapporto informativo per l'anno 2005 , a proposito del cambiamento dell'identificativo della pista più corta , la 36L,afferma che *“probabilmente non sarà necessario realizzarlo,in quanto a causa della intervenuta variazione nella declinazione magnetica, l'identificativo della pista più lunga (l'attuale 36R) dovrebbe,a breve,diventare 35,risolvendo di fatto il problema”* .

Status ENAC: Aperto