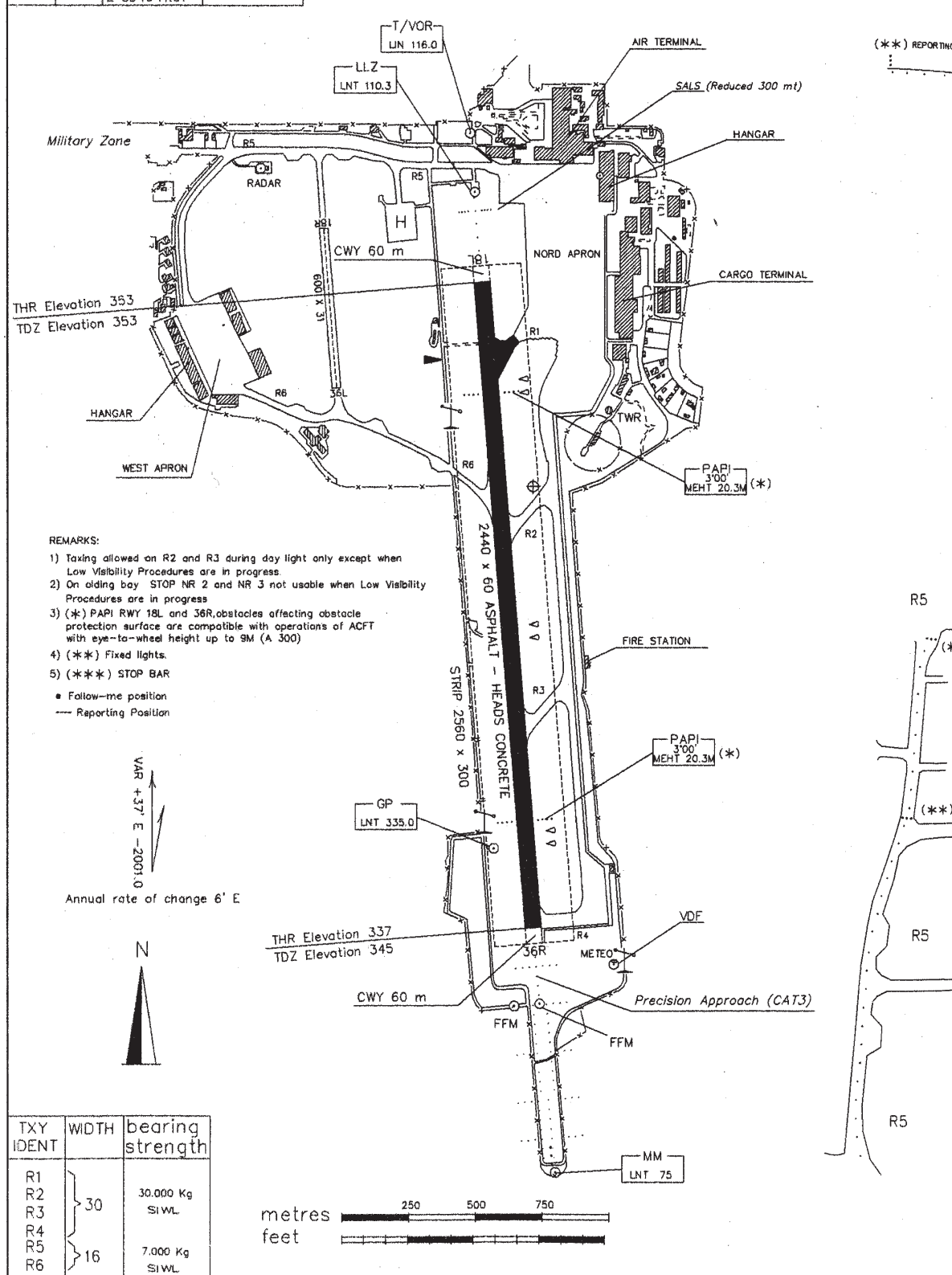


CARTA AEROPORTO DI MILANO LINATE (AIP AGA 2-25.2/2-25.3)

AIP Italia

AE

RWY	QFU	THR	bearing strength	Bearings are magnetic	TWR
18L	176°	N 45°27'25.72" E 09°16'36.87"	30.000 Kg SIWL	Distances in metres	118.10
36R	356°	N 45°26'06.85" E 09°16'45.37"	7.000 Kg SIWL	Elevation in FT AMSL	
18R	176°	N 45°27'32.29" E 09°16'09.51"	7.000 Kg SIWL	Coordinates ED50	
36L	356°	N 45°27'12.86" E 09°16'11.61"			



DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER GLI AEROMOBILI

Con orario 0630/2100 (0530/2000) il Traffico Generale IFR è ammesso solo se in grado di mantenere una velocità di atterraggio di 120 KTS.

Gli aeromobili dell'Aviazione Generale in atterraggio dovranno contattare Ali Trasporti Aerei (A.T.A.) su frequenza 131.625 MHz per notificare l'aeroporto di provenienza prima di spegnere i motori.

Avvicinamenti ed atterraggi per RWY 36R sono consentiti solo ad operatori nazionali ed internazionali, certificati dall'appropriata Autorità, e in accordo alle Ordinanze Nr 2/85 datata 29/11/85 e Nr 2/92 datata 10/11/92 emesse dalla Direzione Circostrizionale dell'Aeroporto di Linate.

Atterraggi in Categoria III A non sono consentiti ad aeromobili civili con RVR inferiore a 200 M;

Atterraggi in Categoria III B non sono consentiti ad aeromobili civili con RVR inferiore a 75 M.

Addestramenti ILS Categoria III dovranno essere richiesti all'Ente ATC in anticipo. L'Ente ATC durante le operazioni in Categoria II e Categoria III applicherà speciali procedure e, quando operative, ne informerà i piloti. Gli aeromobili in rullaggio per la testata 36R verranno fermati dalla TWR alle STOP/BARS della CAT in corso.

Procedure speciali per il movimento a terra degli aeromobili in condizioni di bassa visibilità:

(ordinanze della DCA Linate nr .104-105/2001)

Senza radar di superficie funzionante, qualora le condizioni di visibilità siano inferiori a 550 MT RVR su uno dei punti A, B o C devono essere usate le seguenti procedure:

1. E' vietato l'ingresso in pista 36R/18L dai raccordi R1, R2, R3 e R6. L'unico ingresso utilizzabile è il raccordo R4 fornito di STOP-BAR di categoria. I raccordi R1 e R6 sono protetti da barre di luci rosse fisse; i raccordi R2 e R3 sono protetti da segnalazioni visive diurne e notturne ICAO.
2. Gli aeromobili in atterraggio libereranno la pista utilizzando unicamente i raccordi R67 per l'ATA e R1 per il piazzale Nord.
3. Sulla taxiway principale sono istituiti due reporting-points denominati T1 e T2 identificati da segnaletica verticale luminosa con testo di colore bianco in campo rosso.
4. Al termine della taxilane A, verso Nord, è istituito un punto di attesa di ingresso per il raccordo R5, denominato LINK1.
5. Sul raccordo R5 sono istituiti 3 reporting-points denominati N1, N2 e N3, identificati da segnaletica verticale luminosa con testo di colore bianco in campo rosso.
6. La movimentazione degli aeromobili in uscita dai piazzali verso le aree di manovra ed in entrata dalle aree di manovra sui piazzali dovrà avvenire con l'assistenza del follow-me.
7. Gli aeromobili in atterraggio diretti al piazzale ATA dovranno procedere come segue:
 - a. Uscire dal raccordo R6 con assistenza del follow-me sul piazzale ATA.
 - b. Uscire dal raccordo R1 con assistenza del follow-me fino al raccordo R5.
8. I movimenti degli aeromobili dall'ATA avverranno con utilizzo esclusivo del raccordo R5 ed ausilio del follow-me dall'ingresso del piazzale nord fino all'ingresso della taxiway principale.
9. Gli aeromobili dell'Aviazione Generale possono operare con visibilità inferiore a 550 MT (rilevata su uno dei punti A, B o C) solo se autorizzati dalle rispettive competenti autorità dell'Aviazione Civile.
10. Gli aeromobili in uscita dall'area di parcheggio piazzale nord, verso la pista, saranno assistiti da follow-me fino all'immissione sulla via di rullaggio principale.
11. Con visibilità pari o al di sotto di 150MT RVR (rilevata su uno dei punti A, B o C) sarà effettuato un movimento di aeromobile alla volta nell'area di movimento con assistenza del follow-me.
12. Sono stati istituiti, sul piazzale Nord, sette linee A e D, in prossimità dell'uscita del raccordo R1, due punti di stazionamento per follow-me all'inizio del raccordo R5, in uscita dal piazzale ATA.

NORME PER L'UTILIZZO DELLE VIE DI RULLAGGIO

In accordo alla disposizione della DGAC n° 42/1693/A3/4.1 datata 5 /11/97 tutti gli aeromobili, prima di rullare sulla striscia della TWYL R5 situata lungo l'estensione della RCL RWY 36R, dovranno richiedere ed ottenere specifica autorizzazione ATC.

Il rullaggio è consentito soltanto sulle vie di rullaggio-principali.

DICHIARAZIONE COMANDANTE OY-SIS

MILANO, 28-02-2002

FIVATE

Io SOTTOSCRITTO

COMANDANTE DEL VELIVOLO RAYTHEON BE400A
MATRICOLA OY-SIS IN ESERCENZA PRESSO
LA COMPAGNIA SAIFIN AIR (SEDE A
COPENHAGEN), DICHIARA QUANTO SEQUE:

ALLE ORE 0835ZULU MI TROVAVO AL
PUNTO ATTESA PISTA 36R DI III^a CAT, QUANDO
LA TORRE MI AUTORIZZAVA ALL'AVVICINAMENTO
ALL'HOLDING POINT 36R (« OY-SIS, HOLD SHORT
36R »);

INTERPRETANDO ~~COME~~ L'AUTORIZZAZIONE COME
UN ALLINEAMENTO DOPO IL TRAFFICO (CHE
AVEVO ORMAI IN VISTA) PER UN SUCCESSIVO
DECOLLO IMMEDIATO (AL MOMENTO L'AEROPORTO
ERA MOLTO TRAFFICATO E SUL T-CAS DI
BORDO RILEVAVO LA POSIZIONE DEL TRAFFICO
IN ~~FINALE~~ AVVICINAMENTO IN SEQUENZA
SULL'O.M.), MI SONO ALLINEATO COMUNICANDO
ALLA TORRE DI ESSERE PRONTO PER UN
DECOLLO IMMEDIATO (LA TORRE MI COMUNICAVA
DI NON ESSERE ANCORA AUTORIZZATO
ALL'ALLINEAMENTO, MA DI MANTENERMI IN

POSIZIONE, IN QUANTO IL TRAFFICO
PRECEDENTEMENTE ATTERRATO TARDAVA A
LIBERARE LA PISTA 36 R);

NEL FRATTEMPO IL TRAFFICO IN AVVICINAMENTO,
ESSENDO LA PISTA OCCUPATA DAL MIO
VELIVOLO E DAL TRAFFICO ATTERRATO,
VENIVA ISTRUITO DALLA TORRE PER UN
MISSED APPROACH VETTORATO;

IN SEQUITO SONO STATO AUTORIZZATO AL
DECOLLO.

CPT

DICHIARAZIONE COMANDANTE I-MIRK

Oggetto: Episodio Milano Linate 28/02/02 Aereo I-MIRK

titolare della licenza commerciale di volo
, si trovava alla guida dell'aeromobile PA 34 Seneca II marche I-MIRK il giorno 28/02/02.

Istruito e autorizzato all'avvicinamento a Milano Linate, eseguivo la procedura ILS³⁶ R e, una volta a terra, sbagliavo raccordo sulla mia destra e procedevo, avvisando, sul successivo per liberare.

Considerazioni sul fatto

- Poca familiarità da parte mia con le vie di rullaggio di Milano Linate e consultazione veloce e poco attenta dei NOTAMS; preciso che atterro a Linate circa 3/4 volte l'anno.
- La mia convinzione di essere al R 1, mentre ero al R 2, è stata causata dal fatto che il R 1 è leggermente prima della fine pista ed, in una situazione di nebbia, ero convinto di essere praticamente già arrivato; iniziavo quindi a liberare sul raccordo sbagliato per non chiedere un eventuale back-track che poteva creare un imbarazzante intralcio.
- La pressione psicologica di liberare velocemente per via del traffico, un ILS in condizioni IMC fino alle minime con seguente cambio di cartine al volo e quindi tutta una sequenza di operazioni da parte mia molto veloce ed impegnativa, mi portava probabilmente a considerazioni errate sul raccordo indicatomi dalla Torre di Linate.
- La mancanza di indicazioni dei nomi dei raccordi lungo la pista 36 R, una volta atterrato, mi ha fatto sorgere il dubbio di essere al R 1 ed invece ero al R 2 e, secondo la mia opinione, tale carenza non fornirebbe al pilota la dovuta sicurezza al momento di liberare.

DICHIARAZIONE OPERATORE ATC

Oggetto: relazione inconveniente aereo del 28/02/02.

L'aeromobile O-YSIS, BE 40, alle 08:36 Z circa veniva istruito dal sottoscritto ad impegnare il raccordo Romeo 4 fino al punto attesa di categoria I.

Sebbene si operasse in Cat I, gli aeromobili in partenza, in presenza di atterraggi, venivano solitamente istruiti a fermarsi alla stop bar di Cat III per consentire agli aeromobili che lo richiedevano di effettuare avvicinamenti di Cat III.

Dopo il passaggio del PA34, I-MIRK in atterraggio osservavo sul radar di terra (SMR) che il pilota dell'O-YSIS si stava allineando sulla pista 36 R senza la mia autorizzazione. Premesso che il successivo avvicinamento, H-BVMZ, C56X si trovava ad una distanza di circa 5 NM dal punto di contatto, chiedevo conferma e facevo notare velocemente l'errore al pilota dell'O-YSIS, quindi istruivo il pilota dell'aeromobile I-MIRK, atterrato alle 08:38 Z a liberare la pista 36 R utilizzando il raccordo Romeo 1.

Tale aeromobile riportava di aver liberato la pista, ma dopo aver verificato la sua posizione con l'ausilio del radar SMR lo informavo che il raccordo che stava utilizzando era il Romeo 2, il quale era chiuso come da Notam, e lo istruivo a continuare a rullare in pista e liberare al raccordo successivo, Romeo 1.

Poichè nel frattempo l'aeromobile in avvicinamento, H-BVMZ, aveva raggiunto la distanza di circa 2-2,5 NM dal punto di contatto, alle 08:39 Z lo istruivo ad eseguire una procedura di mancato avvicinamento.

Dopo aver coordinato con Milano partenze per il rilascio dell'O-YSIS, poichè un aeromobile dell'Alitalia si trovava in avvicinamento per l'atterraggio, lo istruivo a mantenere prua pista dopo il decollo e a salire inizialmente a 3.000 Ft, quindi lo autorizzavo al decollo dopo che il velivolo I-MIRK aveva liberato la pista sul Romeo 1.

Milano, 28/02/02

COMUNICAZIONI TERRA-BORDO-TERRA

Trascrizione Ground 121.8 giorno 28.02.2002		
Orario	Nominativo	Comunicazione (Le righe grigie indicano la presenza di altre comunicazioni temporali, non pertinenti)
08 00 53	OY-SIS	Buon giorno Linate, l'OscarYankeeSierraIndiaSierra, messa in moto per Ciampino con informazioni Zulu.
08 01 01	GROUND	OscarYankeeSierraIndiaSierra, buon giorno, la messa in moto per Ciampino è approvata. Autorizzato a destinazione, Dorin 5 Alfa, Parma 8 Alfa, 5000 piedi, iniziali.
12	OY-SIS	Ciampino, Dorin 5 Alfa, Parma 8 Alfa, 5000 piedi, IndiaSierra.
17	GROUND	Corretto IndiaSierra, riportati pronto al rullaggio.
20	OY-SIS	Roger.
08 07 28	OY-SIS	Ground, l'OscarIndiaSierra, è pronto a rullare.
32	GROUND	IndiaSierra rulli, via Romeo Cinque, attesa TreSei Destra, ACCA 1008, riportati il November Due.
43	OY-SIS	Visibilità 400 metri al suolo.
		November Due riporteremo, su 1008.
08 10 54	OY-SIS	...vicina November Due, l'OscarIndiaSierra.
08 11 01	GROUND	IndiaSierra continui il rullaggio via linea Bravo, ACCA 1008.
08	OY-SIS	Linea Bravo, 1008.
08 15 58	GROUND	IndiaSierra, ground?
08 16 02	OY-SIS	Avanti.
04	GROUND	IndiaSierra, il transponder Zero .. Correzione, Quattro Sei Tre Uno e .. Chiami 18.1, buon giorno.
12	OY-SIS	4631, 118.1, a risentirci, grazie.
15	GROUND	Buon giorno.

1/1

09/04/2002/11.41

Trascrizione Torre 118.1 giorno 28.02.2002	
Orario	Nominativo
08 02 05	SNAM 542
10	TWR
13	SNAM 542
08 03 48	AF 1012
55	TWR
08 04 01	AF 1012
05	TWR
09	AF 1012
12	TWR
08 07 39	AZ 1198
45	TWR
53	AZ 1198
08 08 00	TWR
08 16 31	OY-SIS
34	TWR
36	OY-SIS
08 31 22	I-SDFG
25	TWR

Comunicazione (Le righe grigie indicano la presenza di altre comunicazioni temporali, non pertinenti)

Linate Torre buon giorno, la **SNAM CinqueQuattroDue** è prossimo alle stop bar Categoria Tre.

Buon giorno, **SNAM CinqueQuattroDue**, mantenga le stop.

Mantiene le stop bar Cat Tre, **CinqueQuattroDue**.

Tower buon giorno, **AirFrance OneZeroOneTwo**, established localizer **ThreeSix Right**, with 170 Knots.

AirFrance OneZeroOneTwo, buon giorno, number two in approach, 1008, report passing the Outer Marker **ThreeSix**.

Report passing Outer Marker **ThreeSix**, **AirFrance OneZeroOneTwo**.

OneZeroOneTwo, confirm **CAT One** approach?

A... negative, it will be.. For **CAT Three** approach, **AirFrance OneZeroOneTwo**.

Roger.

Tower, buona se.. Buon giorno, **ElevenNineEight**, established **ILS ThreeSix**, fifteen miles out.

Alitalia ElevenNineEight, buon giorno, number One, 1008, report passing the Outer Marker **ThreeSix**.

Number One, 1008, report Outer Marker, we will be.. perform **ILS CAT Three**.

Roger.

Buon giorno Linate, **OscarYankeeSierraIndiaSierra** in frequenza.

Buon giorno numero Sei.

Numero Sei.

Marker in finale, la **FoxGolf**.

FoxGolf, continui.

Trascrizione Torre 118.1 giorno 28.02.2002		
Orario	Nominativo	Comunicazione (Le righe grigie indicano la presenza di altre comunicazioni temporali, non pertinenti)
33	IG-882	All'attesa TreSei Destra, Merer OttoOttoDue.
36	TWR	Roger, la richiamo.
08 32 27	TWR	IndiaFoxGolf, autorizzato all'atterraggio TrentaSei Destra, calma di vento, RVR 1100, 1000, 900.
34	I-SDFG	FoxGolf è autorizzato all'atterraggio.
08 33 33	TWR	Merer EightEightTwo, behind landing traffic on short, line up and wait ThreeSix, behind, and keep ready, for immediate.
08 33 38	IG-882	Merer EightEightTwo, keep ready, behind the traffic.
08 34 18	TWR	IndiaFoxGolf, al suolo ai 34, alta fino a liberare al prossimo a destra, ground 21.8, buon giorno.
24	IG-882	Buon giorno, grazie.
25	TWR	IndiaMikeIndiaRomeoKilo, è su questa?
42	TWR	Merer EightEightTwo, clear for take off ThreeSix, wind calm, RVR 1100, 1000, 1000.
48	IG-882	Clear for take off, Merer EightEightTwo.
08 35 12	TWR	IndiaRomeoKilo, è su questa?
17	I-MIRK	E.. Linate torre, IndiaMikeIndiaRomeoKilo, stabile alle quattro miglia.
24	TWR	RomeoKilo, buon giorno, continui l'avvicinamento, UnoZero ZeroOtto.
27	I-MIRK	UnoZero ZeroOtto, IndiaRomeoKilo.
08 35 42	TWR	IndiaRomeoKilo, è autorizzato all'atterraggio TreSei Destra, con calma di vento. RVR 1200, 1100, 1000.
49	I-MIRK	Autorizzato Tresei Destra, IndiaRomeoKilo.
08 36 10	HB-VMZ	Milano Tower, good morning, HotelBravoVictorMikeZulu, ILS established ThreeSix Right, Three Thousand, Three hundred feet.

2/5

09/04/2002/12.44

Trascrizione Torre 118.1 giorno 28.02.2002		
Orario	Nominativo	Comunicazione (Le righe grigie indicano la presenza di altre comunicazioni temporali, non pertinenti)
17	TWR	HotelMikeZulu Linate, good morning, continue ILS approach ThreeSix Right, number two, number One on short final, 1008, report passing the Outer Marker.
25	HB-VMZ	I'll call you when passing Outer Marker, number two, and ..continue ILS, HotelMikeZulu.
08 36 40	TWR	OscarIndiaSierra, hold short, ThreeSix.
44	OY-SIS	 Short ThreeSix, OscarIndiaSierra.
08 37 20	TWR	OscarIndiaSierra, lei si è allineato?
08 37 23	OY-SIS	.. mativo.
24	TWR	E.. l'istruzione era soltanto di impegnare la bretella, il punto attesa di Prima Categoria, comunque adesso non c'è problema.
32	OY-SIS	Ehm.. si sta allineando in questo momento.
34	TWR	Eh.. Le è passato un traffico davanti !
36	OY-SIS	I'... avevamo in vista.
39	HB-VMZ	HotelMikeZulu, Outer Marker inbound.
41	TWR	MikeZulu, continue the approach.
43	HB-VMZ	MikeZulu, continue.
44	TWR	RomeoKilo ai 38, libererà in fondo a destra, accelerando, se possibile. Riporti pista libera.
51	I-MIRK	Via Romeo Uno, confermate?
52	TWR	Affermativo, accelerando, grazie.
55	I-MIRK	Ha liberato, l'IndiaRomeoKilo.
59	TWR	Guardi che quello è il Romeo Due, deve continuare a sinistra e poi la prossima a destra.
08 38 04	I-MIRK	Scusate.

3/5

09/04/2002/12.44

Trascrizione Torre 118.1 giorno 28.02.2002		
Orario	Nominativo	Comunicazione (Le righe grigie indicano la presenza di altre comunicazioni temporali, non pertinenti)
06	TWR	HotelMikeZulu, expect very late landing clearance.
09	HB-VMZ	HotelMikeZulu, that's copied
08 38 23	TWR	HotelMikeZulu, perform a missed approach procedure, to Trezzo Three thousand feet.
29	HB-VMZ	Trezzo, Three thousand feet, HotelMikeZulu.
34	TWR	Yes, the runway is engaged.
08 38 45	OY-SIS	E' pronto ad andare, l'OscarIndiaSierra.
47	TWR	E.. stiamo facendo riattaccare il traffico, la pista è ancora occupata.
50	I-MIRK	E' libera da ora, scusate ..incomprensibile.. Romeo Uno.
58	TWR	HotelMikeZulu, contact Milano One Two Six decimal Three.
08 39 03	HB-VMZ	126.3, HotelMikeZulu.
08 39 50	TWR	OscarYankeeSierra, dopo il decollo, prua pista, iniziali 3000 piedi. Autorizzati al decollo Trentasei Destra, RVR 1300, 1000, 900.
59	OY-SIS	Prua pista fino a 3000 piedi.
08 40 01	TWR	Autorizzato al decollo Trentasei Destra.
04	OY-SIS	Rolling.
08 40 57	TWR	OscarIndiaSierra identificato, con Milano Ventisei e Tre, buon giorno.
08 41 01	OY-SIS	Buondi.
08 46 22	HB-VMZ	Tower good morning again, HotelBravoVictorMikeZulu, is established ... passing TwentySix hundred.

4/5

09/04/2002/12.44

Trascrizione Torre 118.1 giorno 28.02.2002	
Orario	Nominativo
08 46 39	TWR
44	HB-VMZ
08 47 19	TWR
25	HB-VMZ
08 50 09	TWR
13	HB-VMZ

Comunicazione (Le righe grigie indicano la presenza di altre comunicazioni temporali, non pertinenti)

HotelMikeZulu buon giorno, number One, 1008, continue the approach.

... number One and continue, HotelMikeZulu.

HotelMikeZulu, clear to land, ThreeSix Right, wind calm, RVR 1100, 1000, 900.

Clear to land ThreeSix Right, HotelMikeZulu.

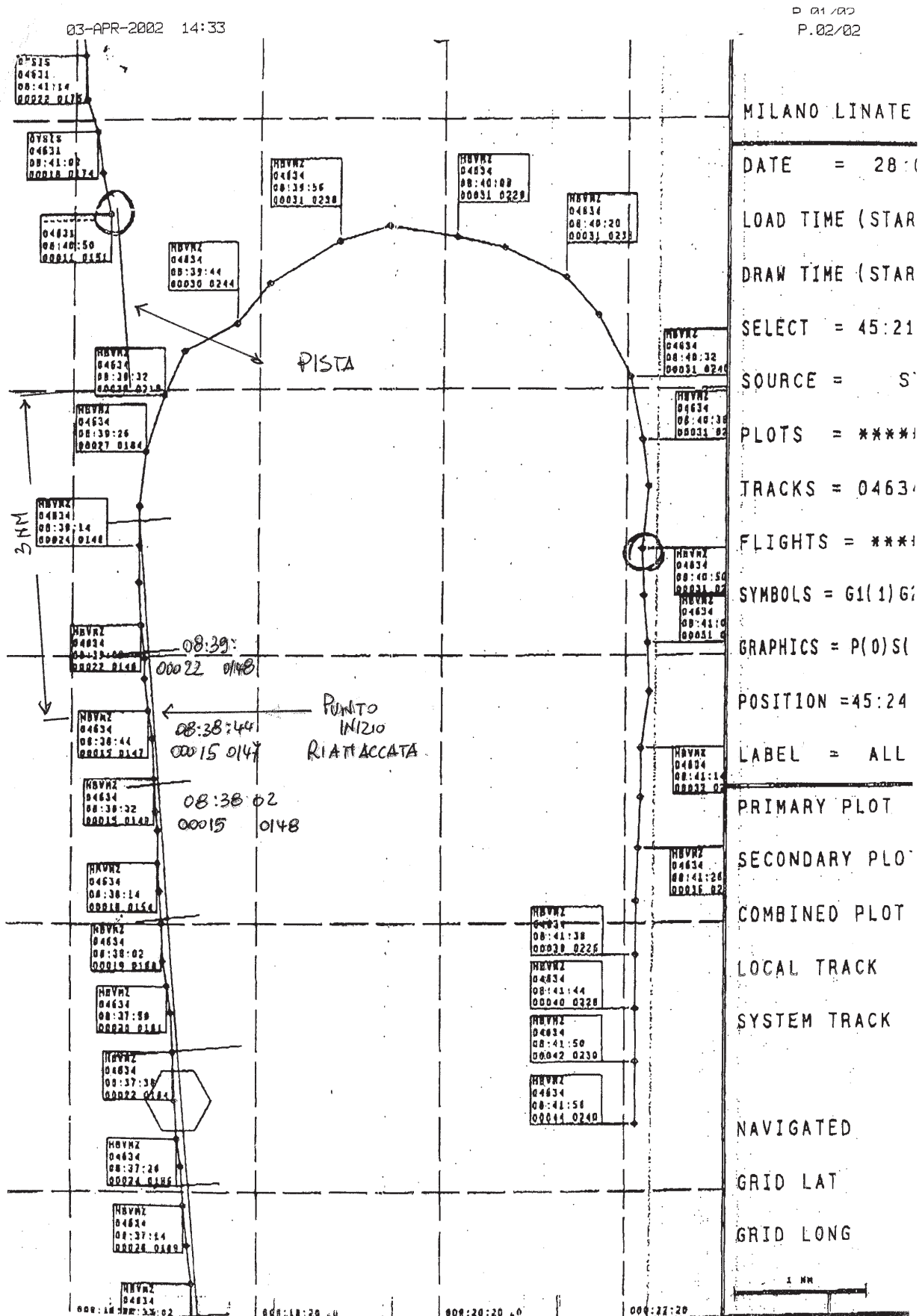
HotelMikeZulu on the ground at 50, 121.8, good bye.

121.8, good bye, MikeZulu.

5/5

09/04/2002/12.44

TRACCIATO RADAR AEROMOBILE HB-VMZ



EDITO DA:
AV - Roma
PUBBLICATO DA: