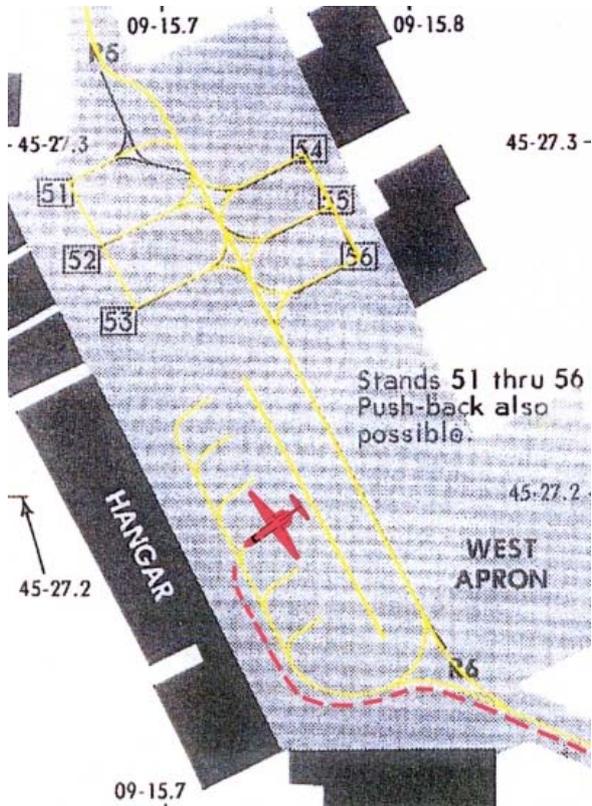




La sottostante immagine riporta la situazione delle strisce gialle al suolo effettivamente presenti l'8 ottobre 2001 sul piazzale West apron. (linee gialle)

L'aereo rosso rappresenta la posizione del Cessna.

La linea rossa tratteggiata rappresenta il percorso del Cessna sul piazzale West apron.



Il Cessna parte da una delle piazzole poste nella zona sud di WEST apron. Da qualsiasi di tali piazzole il percorso possibile è lo stesso.

L'istruzione era di rullare a Nord via Romeo 5, ma come doveva tradursi in pratica questa semplice istruzione: non guardare la cartina visto che né le linee guida del parcheggio né la stessa area parcheggio né la diramazione R5/R6 risulta riportata, iniziare a rullare seguendo la linea gialla tracciata al suolo, quindi accostare a sinistra, quindi andare a SUD, la linea gialla porta a SUD, passare dinanzi all'aerostazione dell'ATA (agli hangar) girare ancora a sinistra e arrivare al punto dove la linea gialla si divide in due diramazioni, una curva con un ampio raggio verso NORD e l'altra curva con un raggio più ristretto verso SUD EST.

Sulla pavimentazione in corrispondenza della diramazione erano dipinte due sigle R5 e R6, scritte con caratteri non conformi allo standard ICAO, semicancellate dall'uso. La loro localizzazione in corrispondenza del tratto curvilineo le presentava a sinistra della linea gialla e in allineamento obliquo rispetto allo sguardo del pilota ed i caratteri che componevano il 5 ed il 6 erano facilmente confondibili.

L'immagine sotto riportata rappresenta la segnaletica orizzontale presente sulla diramazione R5/R6.



L'interpretazione dei caratteri alfanumerici, molto simili tra loro avrebbe richiesto una particolare attenzione anche in condizioni di buona visibilità. Ma quel giorno la visibilità era ridotta dalla nebbia. La linea gialla che piega verso destra dall'inizio del raccordo R6 aveva inoltre le luci di centro raccordo verdi accese. La linea che piega a sinistra R5 in quel tratto e fino al completo attraversamento di tutto il piazzale ATA non era dotata di tali luci. Quindi il pilota poteva vedere le luci verdi a destra (poste a 80 metri di distanza quindi visibili) e nulla a sinistra (luci poste a 350 metri di distanza quindi non visibili), le scritte R5 e R6 se mai si sarebbero potute intravedere non si sarebbero potute comprendere. Su quel bivio andava ricordato il NORD, andavano quindi ignorate le luci verdi che invitano a seguirle ma in quel punto si doveva andare a NORD anche se non si vedevano luci. A tutto ciò si aggiunge la nebbia.

In torre di controllo quale cartografia era presente relativamente al piazzale West apron, considerato anche che la documentazione AIP Italia presentava le stesse carenze della documentazione Jeppesen relativamente a West apron. Alla torre di controllo di Linate conoscevano la realtà del parcheggio Ata di Linate?

A tutto ciò si aggiunge la mancanza del radar di terra.

Le precedenti runway incursion (occupazioni indebite di pista) tra le ultime quelle del 18 settembre 2001 e del 7 ottobre 2001 (meno di 24 ore prima della tragedia) non sono state un sufficiente campanello di allarme. La dinamica era identica, intervenire per tempo significava risparmiare 118 vite.

Più che un aeroporto sembra di essere su un campo minato, e quanto descritto rappresenta solo parte delle numerosissime anomalie e concause che hanno portato alla tragedia (solo per il piazzale West apron sono da aggiungersi: segnaletica orizzontale del bivio R5/R6 non conforme allo standard ICAO; non esisteva segnaletica verticale di supporto ai tali indicazioni; la scritta orizzontale R6 sulla biforcazione R5/R6 era l'unico segnale identificativo della TWY R6 disponibile per tutta la sua lunghezza).