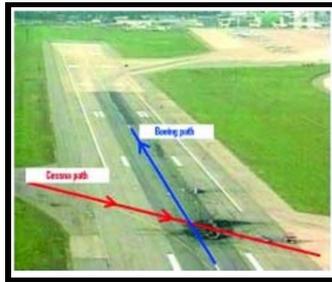


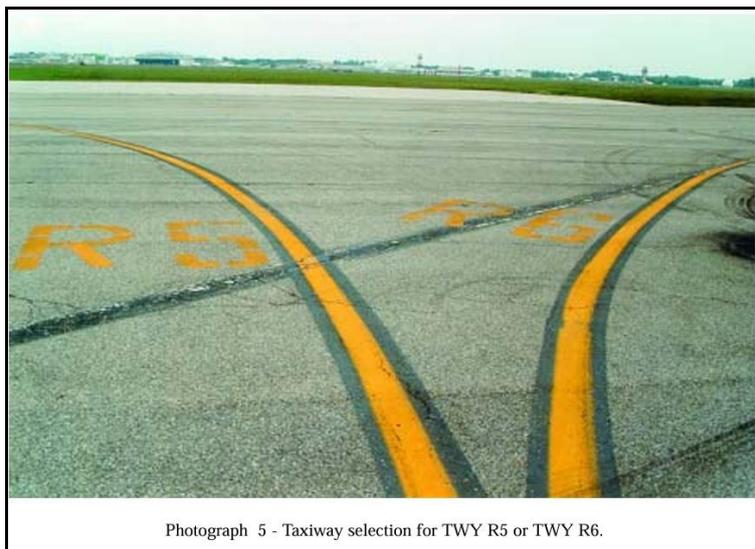
## HANEDA COME LINATE 8 OTTOBRE 2001

Aeroporto Linate, otto ottobre 2001. Un Cessna 525 privato (D-IEVX) entra in pista durante il decollo di un MD87 della SAS (SE-DMA): avviene un tragico, tremendo impatto e il bireattore scandinavo prosegue la sua corsa a terra andandosi a schiantare contro il deposito bagagli. Epilogo della tragedia, tutti morti i 110 occupanti del volo SAS, 4 vittime a terra al deposito bagagli, morte anche le quattro persone a bordo del Cessna (2+2).



*Linea blu: corsa del MD87, Linea rossa incursione effettuata dal Cessna 525*

Il Cessna aveva preso un raccordo sbagliato, imboccando la bretella R5 invece dell'R6, ma ci sono stati fallimenti della comunicazione e inoltre non furono applicate le procedure di bassa visibilità obbligatorie in condizioni di nebbia e ancor più necessarie considerando l'assenza del radar di terra e di strumentazioni che supplissero alla sua mancanza. L'incidente mise a nudo una situazione aeroportuale complessiva assai critica.



Photograph 5 - Taxiway selection for TWY R5 or TWY R6.

*Le scritte sbiadite che avrebbero dovuto indicare l'esatta denominazione del raccordo*

L'ANSV, Agenzia Nazionale Sicurezza Volo, da poco formata, in occasione della pubblicazione del Rapporto Investigativo emise anche 18 raccomandazioni di sicurezza. Nel frattempo si era venuto formando il

*Comitato 8 ottobre 2001* il quale aveva come primario obiettivo l'accertamento della verità adottando tutte le iniziative possibili per impedire il ripetersi di eventi simili nel futuro.

Ebbene le prime indicazioni che giungono da Tokyo Haneda sull'incidente avvenuto all'Airbus 350 di Jal (1) indicano che su questo scalo, sia pur in presenza di un radar di terra, sia pur in assenza di nebbia, sia pur con tutte indicazioni visive lucide e chiare è avvenuto un incidente simile pressoché simile a quello del 2001. Il fatto non può non lasciarci interdetti.

Anche ad Haneda in pratica si è verificato un caso di **runway incursion**.

Con quale frequenza avvengono incidenti di questa natura? Nel suo rapporto annuale riferito all'anno 2022 (2) l'ANSV informava di un centinaio di casi "prevalutati e iscritti a tale tipologia" avvertendo che gli stessi non erano da ricondurre agli enti ATS. Le cause degli stessi venivano individuati in:

- Superamento da parte dell'aeromobile della posizione di attesa;
- Fraintendimenti nelle comunicazioni radio;
- Inadeguato coordinamento fra i mezzi a terra (non necessariamente aeromobili) e gli enti ATS.

Ma a questi sia pur importanti punti vorremmo aggiungere un quarto: il fatto che i due aeromobili in conflitto si trovano ad operare su differenti frequenze e quindi l'uno non può ascoltare cosa dice l'altro. Se andiamo al Rapporto sull'incidente della SAS, troveremo la seguente osservazione: (3)

At 06.01:24 hrs the pilot of SK 686 switched frequency to 118.1 MHz and contacted TWR.  
Starting from this moment the crew of the Boeing MD-87 and the crew of the Cessna 525-A were tuned on two different assigned VHF radio frequencies.

Ebbene dalle prime notizie che vengono dal Giappone sembra che anche i due velivoli coinvolti nell'incidente fossero ognuno su una differente frequenza.

Nelle convulse operazioni aeroportuali ogni centimetro è importante. Basta che un velivolo superi anche di poco la barriera dello stop per provocare una ecatombe. Ad Haneda non c'era la nebbia, ma era notte e le luci di posizione di un minuscolo velivolo quale il DHC8 si sono evidentemente perse e confuse nel luccicante sfondo aeroportuale. Nel cockpit dell'A350 erano presenti tre piloti ma nessuno di essi ha notato l'intrusione sulla pista di atterraggio.

(1) Vedi nostre Newsletter n. 1 e 2 del 2024

(2) Rapporto Informativo sull'attività svolta dalla ANSV e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia, anno 2022. pag. 83

(3) Pag. 80 del rapporto ANSV n. A/1/04

*Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)*

NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024