

# **RELAZIONE D'INCHIESTA**

**(deliberata dal Collegio nella riunione del 30 dicembre 2002)**

**INCIDENTE  
OCCORSO ALL'AEROMOBILE  
ROBINSON R22 BETA, MARCHE N40630  
Località Aeroporto di Bolzano  
3.12.2000**

**N. A/19/02**

## CAPITOLO IV

### RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

#### 1. RACCOMANDAZIONI

##### 1.1. Raccomandazione ANSV-40/12-1/A/02

**Motivazione:** si ritiene che la mancata osservanza delle procedure d'impiego sia principalmente attribuibile ad una insufficiente cultura aeronautica sia di base che specifica sul tipo di aeromobile impiegato.

**Destinatario:** Ente nazionale per l'aviazione civile

**Testo:** si raccomanda quanto segue: di verificare l'adeguatezza dei programmi di addestramento/formazione sia di base che specifici per il rilascio dell'abilitazione al tipo di aeromobile; di sensibilizzare sull'importanza dei controlli di volo; di intervenire presso le strutture preposte all'attività di addestramento/formazione affinché sia maggiormente enfatizzata l'importanza della stretta osservanza delle procedure d'impiego, delle limitazioni di navigabilità e degli standard in generale, al fine di garantire un adeguato livello di sicurezza.

# **RAPPORTO D'INCHIESTA**

**(deliberato dal Collegio nella riunione del 10 maggio 2002)**

**INCONVENIENTE GRAVE OCCORSO ALL'AEROMOBILE  
BE 400A, MARCHE OY-SIS  
Aeroporto di Milano Linate, 28.02.2002**

**N. I/1/02**

## CAPITOLO IV

### RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

#### 4. RACCOMANDAZIONI

##### 4.1. Raccomandazione ANSV- 2/142-1/I/02

**Motivazione:** la presenza del radar di terra, anche se ancora in fase sperimentale, è stata determinante per evitare una situazione di potenziale conflitto tra i tre aeromobili interessati dall'evento. Sicuramente la posizione dell'aeromobile OY-SIS in allineamento sulla pista 36R non poteva essere rilevata a vista dall'operatore di Torre causa la ridotta visibilità, come non poteva essere quasi sicuramente rilevata la manovra dell'aeromobile I-MIRK, che è stata fatta ad una distanza limite rispetto alla visibilità generale riportata.

**Destinatari:** Ente nazionale per l'aviazione civile, Ente nazionale di assistenza al volo

**Testo:** si raccomanda di convalidare e rendere operativo sull'aeroporto di Milano Linate l'uso del radar di terra nel più breve tempo possibile; si ritiene altresì importante che venga valutata la possibilità di installare un radar di terra su tutti quegli aeroporti nazionali che, a causa delle dimensioni, delle particolarità costruttive, del volume di traffico o delle condizioni meteorologiche statisticamente rilevate, impediscano il controllo visivo degli spostamenti di mezzi e/o aeromobili nell'area di movimento e di manovra.

##### 4.2. Raccomandazione ANSV- 3/142-2/I/02

**Motivazione:** la fraseologia ICAO "*Hold short of...*", in Rules of the Air Traffic Services (Pans-Rac) 3.4.9, potrebbe aver avuto un ruolo attivo nel meccanismo che ha ingenerato il sopra citato evento di Runway Incursion.

**Destinatari:** Ente nazionale per l'aviazione civile, Ente nazionale di assistenza al volo.

**Testo:** si raccomanda di valutare, per quanto di competenza, la possibilità di adottare una terminologia più restrittiva e tale da non essere equivocata.  
Si raccomanda, inoltre, di mantenere in funzione la segnaletica interna alla pista anche quando i raccordi relativi siano temporaneamente inutilizzabili, come da NOTAM.

PAGINA BIANCA

# **RAPPORTO D'INCHIESTA**

**(deliberato dal Collegio nella riunione del 10 maggio 2002)**

**INCONVENIENTE GRAVE  
OCCORSO ALL'AEROMOBILE  
B737, VOLO SIC 2322, MARCHE TC-ESB  
Località Aeroporto Roma Fiumicino  
14.5.2001**

**N. I/2/02**

## CAPITOLO IV

### RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

#### 4. RACCOMANDAZIONI

##### 4.1. Raccomandazione ANSV-5/58-1/I/02

**Motivazione:** la normativa ICAO riporta precise istruzioni sull'applicazione di procedure riguardanti autorizzazioni "*important air traffic control messages*"; tali procedure sono studiate per evitare che disguidi verbali o malintesi possano creare confusione nell'applicazione delle autorizzazioni ricevute.

**Destinatari:** Ente nazionale per l'aviazione civile, Ente nazionale di assistenza al volo

**Testo:** si valuti l'opportunità, per i piloti e per i controllori del traffico aereo, sia in sede di addestramento che di controllo, di sviluppare scenari dove venga evidenziata la conoscenza delle procedure operative e la capacità di gestire problematiche di comunicazione.

La consapevolezza che il fattore umano sia un elemento causale di incomprensioni dovrebbe evidenziare la necessità di un uso costante delle terminologie standard ICAO.

##### 4.2. Raccomandazione ANSV-6/58-2/I/02

**Motivazione:** i NOTAM dovrebbero tenere conto che l'applicazione a lungo termine di restrizioni non coerenti possono procurare incertezze a livello istintivo. La mancata emissione di NOTAM per operazioni che condizionino l'agibilità delle piste potrebbe causare inconvenienti gravi alle operazioni aeroportuali.



**Destinatari:** Ente nazionale per l'aviazione civile, Ente nazionale di assistenza al volo

**Testo:** si ritiene auspicabile una più stretta comunicazione tra gli Enti che, con il loro operato, condizionano la necessità di emissione di NOTAM.

PAGINA BIANCA

# **RAPPORTO D'INCHIESTA**

(deliberato dal Collegio nella riunione del 19 giugno 2002)

**INCONVENIENTE GRAVE OCCORSO AL VELIVOLO  
CESSNA U 206G, MARCHE I-PAVR,  
Località San Quirino, Aviosuperficie La Comina (PN)  
5.8.2001**

N. I/3/02

## CAPITOLO IV

### RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

#### 4. RACCOMANDAZIONI

##### 4.1. Raccomandazione ANSV-7/92-1/I/02

**Motivazione:** l'Agenzia non è stata tempestivamente informata dell'evento da parte della competente Direzione di circoscrizione aeroportuale (nel caso di specie la DCA di Ronchi dei Legionari). L'evento è stato comunicato una prima volta con una nota datata 6 agosto 2001 dall'ENAC-Ufficio sicurezza volo di Venezia, nella quale si precisava altresì che era già stata autorizzata da parte dello stesso Ufficio la rimozione dell'aeromobile in questione. Solo in data 13 agosto 2001 è pervenuta all'Agenzia la "*Scheda di prima rilevazione di incidente aeronautico o grave inconveniente aeronautico*" da parte dell'ENAC-DCA di Ronchi dei Legionari, nella quale l'evento era stato peraltro classificato come incidente.

**Destinatario:** Ente nazionale per l'aviazione civile

**Testo:** si reitera la raccomandazione di sicurezza contenuta nella relazione d'inchiesta relativa all'incidente occorso all'a/m I-LGET deliberata in data 10.8.2001, dove si richiamava l'attenzione sul fatto che non è consentito effettuare interventi su di un aeromobile coinvolto in un incidente/inconveniente grave senza il preventivo nulla osta dell'Agenzia.

##### 4.2. Raccomandazione ANSV-8/92-2/I/02

**Motivazione:** il pilota non ha verificato visivamente le quantità di carburante effettivamente presente nei due serbatoi alari prima del volo, in quanto tale

controllo era già stato effettuato poco prima del suo arrivo sull'aviosuperficie da un suo collega, anch'egli pilota di velivolo ed abilitato sulla macchina. Il pilota ha ritenuto di potersi fidare delle indicazioni ricevute dal citato collega, che aveva effettuato in maniera errata la verifica della quantità di carburante mediante un'astina graduata. Incidentalmente gli indicatori in cabina della quantità di carburante confermavano al pilota quanto riferitogli dal predetto collega circa la verifica fatta.

**Destinatari:** Ente nazionale per l'aviazione civile e Aero club d'Italia

**Testo:** sensibilizzare i piloti titolari di licenza di pilota privato affinché effettuino personalmente e scrupolosamente i previsti controlli prima di ogni volo, verificando inoltre che ci sia la piena rispondenza tra le indicazioni fornite dai televel del carburante ed il carburante effettivamente contenuto nei serbatoi.

PAGINA BIANCA

# **RAPPORTO D'INCHIESTA**

(deliberato dal Collegio nella riunione del 19 giugno 2002)

**INCONVENIENTE GRAVE OCCORSO ALL'AEROMOBILE  
DC-9-82 MD-82, MARCHE I-DAWE  
Località Aeroporto di Roma Fiumicino, 24 novembre 2001**

**N. I/4/02**

## CAPITOLO IV

### RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

#### 4. RACCOMANDAZIONI

##### 4.1. Raccomandazione ANSV-16/121-1/I/02

**Motivazione:** l'applicazione di un controllo degli strumenti di bordo ed una corretta *Crew Integration* avrebbero impedito la momentanea perdita di *Situation Awareness*.

**Destinatario:** Ente nazionale per l'aviazione civile

**Testo:** si raccomanda di valutare la possibilità di far inserire negli addestramenti ricorrenti dei piloti dell'aviazione commerciale scenari che prevedano esercitazioni mirate a motivare in modo attivo il ricorso ad una corretta *Crew Integration* e l'applicazione delle disposizioni che impongono sempre un controllo incrociato della strumentazione di bordo e della posizione dell'aeromobile, che va verificata costantemente, a mezzo delle radioassistenze, anche durante avvicinamenti a vista.