

## **RELAZIONE D'INCHIESTA**

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

**INCIDENTE OCCORSO AL MOTOALIANTE VENTUS cM  
MARCHE D-KDMB,  
Località Monte della Laghetta – Monte Gorzano  
Campotosto (L'AQUILA) – 4.8.2001**

**N. A/2/02**

## CAPITOLO IV

### RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

#### 4. RACCOMANDAZIONI

##### 4.1. Raccomandazione ANSV-4/90-1/A/02

**Motivazione:** la normativa italiana in vigore in materia di rilascio di licenze, attestati e abilitazioni – DPR n. 566 del 18.11.1988 e DM 467/T del 25.06.1992 – non prevede una specifica effettuazione di corsi di addestramento teorico e/o la partecipazione a corsi di aggiornamento periodici per i titolari di licenza di pilota di aliante nel caso di carenza di attività minima periodica. Inoltre, l'accertamento di idoneità per la reintegrazione delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni è limitato alla sola prova pratica.

**Destinatari:** Ente nazionale per l'aviazione civile.

**Testo:** valutare l'opportunità di effettuare/istituire sia nei casi di carenza di attività minima periodica, sia in quelli di reintegrazione delle licenze, dei corsi di addestramento teorico/aggiornamento periodico per i piloti di aliante ed integrare la normativa attuale in merito all'accertamento di idoneità per la reintegrazione delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni, inserendo anche una prova teorica per accertare l'idoneità richiesta.

# **RELAZIONE D'INCHIESTA**

**(deliberata dal Collegio nella riunione del 19 giugno 2002)**

**INCIDENTE OCCORSO ALL'AEROMOBILE  
AGUSTA A109E, MARCHE I-CLRM  
Località Malagrotta (Roma), 6 marzo 2001**

**N. A/3/02**

## CAPITOLO IV

### RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

#### 4. RACCOMANDAZIONI

Stante la dinamica dell'evento, non si ravvisa la necessità di emettere raccomandazioni di sicurezza. Ci si limita soltanto a segnalare la necessità che nella esecuzione dei controlli in ognuna delle diverse fasi operative venga sempre seguita la *check list*, qualunque siano lo scopo e la durata del volo.

# **RELAZIONE D'INCHIESTA**

**(deliberata dal Collegio nella riunione del 19 giugno 2002)**

**INCIDENTE OCCORSO ALL'AEROMOBILE  
ROBIN DR 400/200R, MARCHE F-OIPA  
Località Pavullo nel Frignano (MO), 26 agosto 2000**

**N. A/4/02**

## CAPITOLO IV

### RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

#### 4. RACCOMANDAZIONI

##### 4.1 . RACCOMANDAZIONE ANSV-9/9-1/A/02

**Motivazione:** dai fatti accertati e dai documenti esaminati è emerso che non ci sono stati né un briefing pre-volo sulle procedure normali e di emergenza da seguire né alcuna comunicazione tra il pilota del velivolo trainatore e quello dell'aliante.

**Destinatari:** Ente nazionale per l'aviazione civile, Aero Club d'Italia.

**Testo:** rappresentare ai piloti impegnati in attività di traino alianti e a quelli di aliante nonché ai responsabili della scuole di pilotaggio di volo a vela la necessità di effettuare, prima del volo, un accurato briefing finalizzato a ripassare le procedure normali e di emergenza, in modo da uniformare i comportamenti tra il pilota del velivolo da traino e quello dell'aliante.

##### 4.2. RACCOMANDAZIONE ANSV-10/9-2/A/02

**Motivazione:** nel manuale di volo del Robin DR 400/200R non è specificata la quota minima alla quale effettuare la procedura di verifica a seguito del manifestarsi di vibrazioni e irregolarità di funzionamento del motore.

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

**Testo:** rivedere la procedura di emergenza riportata sul suddetto manuale di volo, estendendo la revisione in questione anche ai manuali di volo degli altri modelli di Robin impiegati per il traino alianti.

PAGINA BIANCA



## **SECONDA RELAZIONE INTERMEDIA D'INCHIESTA**

**(deliberata dal Collegio nella riunione del 9 luglio 2002)**

**INCIDENTE OCCORSO AGLI AEROMOBILI**

**BOEING MD-87 MARCHE SE-DMA**

**E CESSNA 525A MARCHE D-IEVX**

**Aeroporto di Milano Linate**

**8 ottobre 2001**

## CAPITOLO IV

### RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

#### 4. RACCOMANDAZIONI

Con riferimento all'annesso 13 ICAO, capitolo 6, paragrafo 6.8, ed allo stato attuale dell'inchiesta tecnica, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ritiene, al solo fine di azioni preventive atte a migliorare la sicurezza del volo, di formulare, alle competenti autorità aeronautiche le seguenti raccomandazioni di sicurezza.

##### 4.1. Raccomandazione ANSV-17/113-1/A/02

**Oggetto:** uso della lingua inglese nelle comunicazioni T/B/T - read-back.

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

**Testo:** con riferimento all'analisi delle comunicazioni T/B/T relative all'incidente in oggetto, si raccomanda di rendere esecutivo e di controllare l'applicazione di quanto previsto dalla normativa ICAO circa l'uso della lingua inglese. Si ritiene altresì indispensabile che sia fatta rispettare la tecnica di confermare le autorizzazioni, ripetendo tutte le istruzioni ricevute (ICAO, Annesso 10 - paragrafo 5.2.1.8 *Exchange of communications* 5.2.1.8.2.2 *PANS*), come pure che sia seguita la nuova procedura raccomandata ICAO la quale prevede, in tutte le autorizzazioni al rullaggio che comportino l'attraversamento della pista attiva, il rilascio di esplicita autorizzazione all'"attraversamento pista" (Doc. 4444 e DOC 9432-AN/925 *Manual of Radiotelephony*). Eventuali eccezioni possono essere ammesse qualora i contesti operativi siano esclusivamente nazionali e/o la lingua nazionale faciliti la gestione di situazioni d'emergenza.

##### 4.2. Raccomandazione ANSV-18/113-2/A/02

**Oggetto:** rispondenza alle normative internazionali delle informazioni di aerodromo approvate e pubblicate e loro coerenza ed aggiornamento con la situazione realmente esistente. Seguito messaggio di allerta emesso dall'ANSV con prot. N 1238/INV/113-14/01 del 10 ottobre 2001 (si veda allegato J).

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

**Testo:** con riferimento al messaggio di allerta emesso dall'ANSV il 10 ottobre 2001 e alle evidenze raccolte, si raccomanda di verificare su tutti gli aeroporti nazionali che la segnaletica e le procedure per la movimentazione degli aeromobili al suolo siano coerenti ed aggiornate con le informazioni riportate nei documenti ufficiali (AIP per l'Italia), tali da essere inequivocabili e rispondenti alle specifiche normative internazionali (ICAO, Annesso 14) e che tale rispondenza sia rispettata nella documentazione ad uso degli operatori.

**4.3. Raccomandazione ANSV-19/113-3/02**

**Oggetto:** segnalazione e registrazione da parte degli enti ATC di eventi anomali in materia di sicurezza operativa.

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

**Testo:** con riferimento alle evidenze raccolte nella presente inchiesta, si raccomanda di far registrare sistematicamente ogni inconveniente e/o anomalia operativa che abbia riflesso sulla sicurezza. La registrazione di tali eventi dovrebbe essere tenuta sotto continuo controllo da parte dell'ENAC per un costante aggiornamento dei comportamenti e delle procedure, che debbono essere sempre rispondenti a criteri di una soddisfacente sicurezza operativa.

**4.4. Raccomandazione ANSV-20/113-4/A/02**

**Oggetto:** controllo ed addestramento periodico per i controllori del traffico aereo.

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

**Testo:** con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta, si raccomanda di incrementare e/o istituire corsi di addestramento periodico per tutto il personale operativo dipendente, associati all'accertamento della permanenza dei requisiti professionali nelle attività di controllo del traffico aereo

**4.5. Raccomandazione ANSV-21/113-5/A/02**

**Oggetto:** criteri per l'instradamento a terra degli aeromobili. Seguito messaggio di allerta emanato dall'ANSV con prot.1336/INV/113-35/01 del 6 novembre 2001.

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

**Testo:** con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta e con riferimento al messaggio di allerta emanato dall'ANSV con prot. N.1336/INV/113-35/01 del 6 novembre 2001 (si veda allegato J), si raccomanda di adottare il modello chiaramente definito nell'*ICAO Aerodrome Design Manual* (Manuale di progettazione aeroporti) per denominare tutti gli elementi dell'area di movimento al fine di facilitare l'istituzione di percorsi di rullaggio standard, contenenti tutte le informazioni necessarie allo svolgimento regolare ed in sicurezza dei movimenti al suolo. (denominazione, percorso, punti di arresto obbligatori). Tale modello dovrebbe essere adottato su tutti gli aeroporti. Si raccomanda altresì di dotare i controllori del traffico aereo che gestiscono le autorizzazioni all'attraversamento delle stop bar di adeguati comandi controllo per la gestione (accensione e spegnimento) delle luci rosse (ICAO, Annesso 14).

**4.6. Raccomandazione ANSV-22/113-6/A/02**

**Oggetto:** campo di applicazione delle procedure per bassa visibilità (LVP).

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

**Testo:** con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta, si raccomanda di estendere le norme che regolano le operazioni in condizioni di bassa visibilità (LVO-CAT II/III, LVTO), attualmente obbligatorie per tutti gli aeromobili commerciali, a tutti gli aeromobili che operano nelle stesse condizioni meteorologiche.

# **RELAZIONE D'INCHIESTA**

(deliberata dal Collegio nella riunione del 19 giugno 2002)

**INCIDENTE  
OCCORSO ALL'AEROMOBILE  
CESSNA 560 CITATION V, MARCHE OE-GSW  
Località Aeroporto Firenze Peretola  
30.4.2001**

**N. A/5/02**

## CAPITOLO IV

### RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

#### 1. RACCOMANDAZIONI

##### 1.1. Raccomandazione ANSV-11/49-1/A/02

**Motivazione:** progettazione dell'impianto frenante del velivolo tipo Cessna 560.

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

**Testo:** si raccomanda di valutare l'opportunità di rivedere il progetto dell'impianto frenante del velivolo tipo Cessna 560 Citation V e di altri eventuali tipi/modelli corrispondenti alla medesima filosofia di progetto al fine di rendere l'impianto frenante meno vulnerabile al caso di perdita di tenuta dell'elemento ammortizzante della gamba carrello che, allo stato attuale, può determinare, in brevissimo tempo, la perdita totale di azione frenante del velivolo.

##### 1.2. Raccomandazione ANSV-12/49-2/A/02

**Motivazione:** adozione di opportune azioni preventive/correttive.

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

**Testo:** si raccomanda di valutare l'opportunità di adottare adeguate azioni preventive/correttive che consentano di individuare eventuali ulteriori casi di danneggiamento della gamba di forza del carrello principale del tipo di quelle installate sul velivolo tipo Cessna 560 Citation V.

##### 1.3. Raccomandazione ANSV-13/49-3/A/02

**Motivazione:** miglioramento della procedura d'impiego dei freni di emergenza.

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

**Testo:** si raccomanda di valutare l'opportunità di migliorare la procedura d'impiego dei freni di emergenza che, nell'attuale formulazione ed in frangenti associati ad avaria repentina dell'impianto frenante, risulta anti-istintiva.

#### 1.4. Raccomandazione ANSV-14/49-4/A/02

**Motivazione:** eventuale adeguamento standard di navigabilità.

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

**Testo:** si raccomanda di valutare la rispondenza del velivolo tipo Cessna 560 Citation V e di altri eventuali tipi/modelli corrispondenti alla medesima filosofia di progetto dell'impianto frenante ai requisiti regolamentari applicabili (FAR 25.735) e di considerare l'opportunità di un adeguamento degli standard di navigabilità che eviti il ripetersi di analoghe occorrenze.

#### 1.5. Raccomandazione ANSV-15/49-5/A/02

**Motivazione:** rispetto della normativa applicabile.

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

**Testo:** si raccomanda di intervenire presso l'Autorità dell'aviazione civile austriaca affinché imponga un più puntuale rispetto della normativa applicabile, con particolare riferimento ai requisiti relativi al CVR ed all'FDR (JAR-OPS 1.700 e 1.720).

PAGINA BIANCA