

inglese, per consentirne la consultazione agli operatori stranieri che transitino sugli scali italiani.

Va altresì ricordato – riprendendo quanto rappresentato nel Rapporto informativo 2003 - che nel caso di aeroporti con *lay-out* particolarmente complessi, che comportino l'attraversamento di piste attive da parte degli aeromobili (è il caso, ad esempio, di Milano Malpensa), esiste la possibilità di costruire dei *perimeter taxiway* (vie di rullaggio perimetrali) in grado di eliminare il rischio di *runway incursion* e snellire le stesse procedure di rullaggio degli aeromobili (percorsi più lunghi, ma tempi di percorrenza ridotti).

Sempre con riferimento ai criteri costruttivi delle infrastrutture aeroportuali, l'Agenzia ritiene di reiterare quanto già detto nel Rapporto informativo 2003, in ordine alla opportunità di mettere allo studio ed attuare ovunque possibile sui prolungamenti delle traiettorie di decollo delle *Public Safety Zone* (aree di rispetto finalizzate a proteggere la fascia abitativa circostante) sul modello di quanto già attuato in altri Stati, come ad esempio il Regno Unito, la Germania e l'Olanda.

In occasione di questo Rapporto informativo si ritiene altresì di reiterare il giudizio di soluzione non ottimale – già espresso nel precedente Rapporto informativo 2003 – adottata per la realizzazione, a livello aeroportuale italiano, delle RESA (Runway End Safety Area, area di sicurezza di fine pista), che su molti aeroporti nazionali sono state riferite alla misura minima di 90 metri. Su taluni scali (come ad esempio Bologna, Bergamo Orio al Serio, Firenze, Milano Linate, Napoli Capodichino, Roma Ciampino, Treviso S. Angelo), con fine pista a ridosso di strade anche di intenso traffico, sarebbe infatti più opportuno adottare delle RESA di misura non inferiore ai 240 metri raccomandati internazionalmente.

Si conferma infine la raccomandazione di dotare gli aeroporti ove si operi frequentemente con bassa visibilità di un adeguato A-SMGCS (Advanced-Surface Movements Guidance and Control System).

5. L'aviazione commerciale

Per quanto il livello di sicurezza mantenuto dalle compagnie aeree italiane nel corso del 2004 sia risultato soddisfacente, si ritiene che l'ENAC debba esercitare un più puntuale controllo sulle pratiche contrattuali e commerciali in essere nell'ambito del trasporto aereo. Si

fa riferimento, ad esempio, ai contratti di *wet lease* (ricorso ad aeromobili ed equipaggi di altre compagnie aeree), che potrebbero prestarsi alla elusione delle disposizioni stabilite dallo stesso ENAC per l'impiego degli aeromobili nazionali.

E' quindi auspicabile che l'ENAC – in presenza di contratti come quello sopra citato (in particolare del *wet lease-out* dove si fa ricorso, da parte delle compagnie aeree italiane, ad aeromobili ed equipaggi di altri Paesi) effettui puntuali verifiche in ordine alle condizioni di sicurezza applicate dalle compagnie aeree non nazionali. Specifica attenzione va inoltre prestata al rilascio delle autorizzazioni *short notice*.

In relazione a quanto sopra rappresentato si evidenzia che, nell'ambito di alcuni eventi recentemente analizzati dall'Agenzia riguardanti aeromobili impiegati in *wet lease* da compagnie aeree nazionali, sono state appurate difficoltà di comunicazione dovute alla lingua fra i membri di equipaggio ed i passeggeri, con il conseguente innesco di situazioni potenzialmente critiche in ordine all'attuazione delle procedure di evacuazione o di emergenza.

Si sollecita pertanto che nel caso di ricorso da parte delle compagnie aeree italiane ad aeromobili ed equipaggi di altri Paesi, sia richiesta ed accertata, come presupposto per operare in Italia, la presenza fra i membri di equipaggio addetti all'assistenza dei passeggeri di un proporzionato numero di persone in grado di parlare correttamente l'italiano.

Per quanto concerne le verifiche su aeromobili appartenenti a Paesi extracomunitari, è auspicabile che il nostro Paese predisponga quanto prima possibile gli strumenti normativi ed operativi necessari per dare attuazione alle previsioni della direttiva comunitaria 2004/36/CE del Parlamento (ancorché gli Stati membri abbiano come data limite per conformarsi al testo il 30 aprile 2006), intesa a garantire la sicurezza degli aeromobili di Paesi terzi che utilizzino aeroporti comunitari.

Si auspica infine la installazione a bordo di tutti gli aeromobili dell'aviazione commerciale - anche se con meno di 9 posti passeggeri o di peso massimo al decollo inferiore ai 5.700 kg - di apparati di registrazione dei dati di volo e dei suoni in cabina di pilotaggio, in quanto utili ai fini di sicurezza del volo.

Si raccomanda altresì l'estensione della registrazione audio del CVR sino almeno a due ore, come pure che l'alimentazione di tutti gli apparati CVR installati a bordo sia assicurata da un sistema di alimentazione elettrica autonomo.

Fra gli eventi relativi all'aviazione commerciale oggetto di indagine dell'Agenzia durante il 2004 si distinguono per importanza - per i fattori tecnici evidenziati e per le raccomandazioni di sicurezza emanate dalla stessa Agenzia - quello occorso il 16 febbraio 2002 al Fokker 70 marche PH-KZH (il cui rapporto d'inchiesta conclusivo è stato deliberato nel settembre 2004) e quelli occorsi il 16 luglio 2004 al B767 marche EI-CXO ed il 28 luglio 2004 al B767 marche 5Y-QQQ. Per questi due ultimi eventi sono stati deliberati i *preliminary report* e sono state emesse alcune raccomandazioni di sicurezza che vengono riportate in Allegato.

a) *Fokker 70, marche PH-KZH* – Durante il decollo dall'aeroporto di Torino Caselle per Amsterdam ed in fase di rotazione, il motore sinistro sviluppava delle vibrazioni al compressore di bassa pressione, cui seguiva immediatamente, al momento dell'involò, la piantata totale del motore destro. Dopo la gestione dell'avaria, l'equipaggio si dirigeva verso il *fix* di attesa in volo; rendendosi però conto che il motore ancora disponibile non funzionava regolarmente, dichiarava il MAYDAY e veniva conseguentemente vettorato dal radar fino all'atterraggio per pista 36.

A seguito dell'inchiesta dell'Agenzia - alla quale hanno partecipato, in ossequio alle disposizioni dell'Annesso 13 ICAO, un membro accreditato del DTSB olandese (Autorità omologa dell'Agenzia) e numerosi *advisor* e che si è articolata su varie prove al simulatore di volo, perizie tecniche (di particolare rilievo quelle effettuate sui propulsori), *audit* e sopralluoghi operativi - è stato accertato che la causa primaria dell'inconveniente grave in questione è stata l'ingestione di ghiaccio in entrambi i motori, che ha prodotto l'avaria totale del motore di destra e l'insorgenza di alte vibrazioni del fan del motore di sinistra.

In merito, oltre a richiamare il messaggio di allerta emanato dall'Agenzia il 9 aprile 2002 inteso a suggerire immediate azioni per la verifica della presenza di ghiaccio vetrone sulle superfici degli aeromobili in determinate condizioni ambientali e le conseguenti cautele operative, va ricordato che alla produzione dell'evento hanno contribuito alcuni fattori. Tra questi si segnalano: la struttura organizzativa della compagnia aerea, prevista dalla JAR-OPS, per quanto concerne compiti e responsabilità specifiche dei vari *postholder* e del *quality manager*; alcune procedure di compagnia non applicate correttamente; la carente informazione degli equipaggi in ordine al riconoscimento del ghiaccio vetrone e le inadeguate dotazioni fornite agli stessi per accertare la presenza di tale tipo di ghiaccio sulle superfici alari.

A conclusione di questa inchiesta è stata altresì sottolineata l'opportunità di provvedere, a livello europeo ed internazionale, affinché le società di *handling* aeroportuale dispongano di

procedure standard in ordine alle operazioni di sghiacciamento e di trattamento antighiaccio degli aeromobili.

Le raccomandazioni di sicurezza emanate in proposito dall'Agenzia e riportate in Allegato sono state indirizzate: all'ENAC ed alla CAA Olanda (tramite il DTSB) la ANSV-27/140-1/I/04; alla CAA Olanda (tramite il DTSB) la ANSV-28/140-2/I/04; all'ENAC la ANSV-29/140-3/I/04.

b) *B767, marche EI-CXO e B767, marche 5Y-QQQ* – Entrambi gli eventi sono avvenuti durante il decollo dall'aeroporto di Roma Fiumicino ed hanno originato l'apertura di inchiesta per incidente nel primo caso e di inchiesta per inconveniente grave nel secondo.

Nei due eventi si sono potuti decodificare con immediatezza – nel laboratorio tecnico dell'Agenzia – gli FDR, la cui lettura ha confermato la diversa origine delle due avarie; la prima conseguente ad una rilevante fuoriuscita di carburante, la seconda causata dalla perdita di olio motore.

Susseguentemente, da parte dell'investigatore incaricato dell'Agenzia, sono state svolte a Fiumicino alcune prove sui due motori, alla presenza dei rappresentanti accreditati dell'NTSB con *advisor* della FAA, della Boeing, della Pratt&Witney (produttore dei motori interessati), della Delta Airlines (società che aveva effettuato l'ultima revisione generale sul motore dell'EI-CXO) e di alcuni osservatori dell'ENAC.

Nel corso dei suddetti accertamenti è stato possibile ispezionare a fondo i sistemi dei motori in questione e prelevare campioni di materiale e di fluidi per le successive analisi tecniche, che sono state effettuate nel periodo 16-20 agosto 2004 nei laboratori dell'NTSB di Washington alla presenza dell'investigatore incaricato dell'Agenzia.

Per quanto riguarda il propulsore dell'EI-CXO, è stato stabilito che la causa primaria dell'avaria è stata la rottura per fatica di una tubazione flessibile nel cui interno scorreva carburante ad alta pressione. Conseguentemente, l'Agenzia ha emanato in data 7 settembre 2004 le raccomandazioni di sicurezza urgenti ANSV-24/194-1/A/04, ANSV-25/194-2/A/04 e ANSV-26/194-3/A/04, tutte indirizzate alla FAA statunitense, ente di certificazione del motore.

Relativamente al propulsore installato sull'aeromobile 5Y-QQQ, a seguito delle prime prove effettuate sui materiali e sui campioni di olio lubrificante, si è potuto stabilire che la causa primaria dell'avaria è da ricondurre ad un incendio originatosi all'interno del motore, in particolare nella zona dei cuscinetti n. 3, che ha poi interessato altre zone adiacenti, fra cui la tubazione di ritorno dell'olio motore alla pompa di lubrificazione. E' stato pertanto deciso di

provvedere alla spedizione del motore presso il costruttore dello stesso, per eseguirne, sotto la supervisione dell'investigatore incaricato, lo smontaggio completo e quindi per localizzare esattamente il punto di innesco dell'incendio.

Sempre per quanto concerne l'aviazione commerciale, si segnala che nel 2004 c'è stata la perdita totale, senza vittime, di un MD-80 che, dopo l'atterraggio sull'aeroporto di Trieste-Ronchi dei Legionari, mentre si dirigeva al parcheggio, è entrato in collisione con un automezzo presente sull'area di movimento. La relativa inchiesta è in corso.

E' invece riconducibile al fattore umano la quasi totalità degli eventi occorsi in campo ATM (*airprox* e *runway incursion*), come documentato nel capitolo dedicato ai servizi di assistenza al volo.

Per quanto concerne invece l'aviazione d'affari, che per i punti di contatto con l'aviazione commerciale viene trattata in questo capitolo, si reitera la raccomandazione di prevedere l'installazione obbligatoria di apparati CVR su tutti gli aeromobili eserciti da imprese con certificato di operatore aereo (COA) o equivalente.

Appare inoltre opportuna l'introduzione, fra la strumentazione di bordo, del T2CAS (sistema integrato per segnalare ed evitare conflitti di traffico ed avvicinamenti inavvertiti al terreno), già in corso di installazione sulla flotta business statunitense o, almeno (come raccomandato nel corso dell'indagine per l'incidente occorso il 24 febbraio 2004 al Cessna Citation 500 marche OE-FAN in fase di avvicinamento notturno a Cagliari), di un apparato GPWS.

Fra le inchieste significative del 2004 relative a questo settore, va ricordata quella connessa all'incidente, sopra citato, dell'aeromobile Cessna Citation 500, marche OE-FAN, in volo da Roma Ciampino a Cagliari Elmas, con due piloti e quattro passeggeri a bordo, tutti deceduti. In mancanza di dati ricavabili dai registratori di bordo (non installati sull'aeromobile in oggetto), sono stati compiutamente analizzati i tracciati radar e l'insieme delle comunicazioni radio terra-bordo-terra disponibili. Sono stati altresì effettuati un volo prova sulla stessa rotta e con lo stesso tipo di aereo nonché un esame approfondito delle disposizioni dell'AIP Italia relative all'effettuazione di *visual approach* notturni. I motori ed i sistemi strumentali dell'aeromobile sono tuttora sottoposti ad una serie di accertamenti tecnici.

Nel frattempo, l'Agenzia, in relazione a questo incidente, ha già indirizzato all'ENAC una serie di raccomandazioni di sicurezza urgenti: la ANSV-21/28/4-1/A/04, la ANSV-22/28/4-2/A/04 e la ANSV-23/28/4-3/A/04, tutte riportate in Allegato.

6. Il lavoro aereo

Per quanto concerne questo comparto, i problemi più rilevanti continuano ad essere riconducibili all'attività con elicotteri, dove persistono segnali di criticità in materia di sicurezza del volo.

In particolare, proprio con riferimento ad alcuni incidenti occorsi ad elicotteri a seguito di mancata o tardiva identificazione di cavi e tralici elettrici da parte degli equipaggi, si sollecita la necessità di segnalazione e di evidenziazione dei cavi elettrici e dei tralici portanti, previa emanazione di una adeguata normativa in materia.

Si rammenta altresì la necessità che tutte le persone presenti a bordo di elicotteri adibiti a lavoro aereo ed incaricate dell'assolvimento di compiti connessi alla effettuazione della missione siano in possesso di specifica certificazione ovvero di abilitazione aeronautica.

Si auspica infine che l'ENAC eserciti un adeguato controllo sul rispetto dei tempi di volo e di servizio degli equipaggi impiegati in questo settore, onde scoraggiare impieghi del personale contrari alla sicurezza del volo sotto il profilo della fatica operativa.

7. L'aviazione turistico sportiva

Il settore dell'aviazione turistico sportiva (ricompreso nel comparto dell'aviazione generale) rimane, come già rappresentato nei Rapporti informativi 2001, 2002 e 2003 ad elevata criticità, con un numero di incidenti sensibilmente elevato.

Dalle analisi effettuate dall'Agenzia viene confermato anche per il 2004 che i fattori causali dei predetti incidenti sono ricorrenti e riguardano sia i piloti (che tendono a sottovalutare la pianificazione del volo, l'analisi delle informazioni meteorologiche e l'esecuzione dei necessari e puntuali controlli, o non osservano anche elementari norme di prudenza operativa), sia l'organizzazione a terra, dove non è infrequente trovare professionalità insufficienti e strutture addestrative, operative e manutentive non adeguate.

In particolare, la mancanza di addestramento specifico è apparsa evidente in alcuni eventi occorsi a seguito di voli pianificati secondo le regole VFR, che hanno incontrato situazioni meteorologiche deteriorate e si sono risolti in incidenti.

In questo settore si impongono pertanto ulteriori sforzi da parte delle Istituzioni competenti (ENAC ed Aero Club d'Italia), delle Federazioni sportive e degli operatori al fine di migliorare i livelli di sicurezza del volo.

E' ritornato elevato, nell'ambito del comparto in questione, il numero di incidenti e di inconvenienti gravi occorsi ad aliante, con un totale di 18 eventi contro i 9 del 2003, i 15 del 2002 ed i 12 del 2001. Cinque eventi (4 incidenti e 1 inconveniente grave) riguardano motoalianti.

Dei predetti 18 eventi, 16 riguardano incidenti (con un totale di 3 vittime e 2 feriti), mentre 2 sono riferiti ad inconvenienti gravi.

Nel corso di alcune indagini per incidenti occorsi ad aeromobili dell'aviazione turistico sportiva è stato riscontrato che la mancanza a bordo dell'ELT (Emergency Locator Transmitter, apparato finalizzato alla localizzazione dell'aeromobile in caso di incidente) ha impedito il tempestivo soccorso degli occupanti degli stessi aeromobili, ovvero ha tenuto mobilitato, anche per più giorni, un imponente dispiegamento di soccorritori per la localizzazione del relitto.

Al riguardo – visti i modesti costi degli apparati in questione e la possibilità di collocarli a rotazione sugli aeromobili effettivamente impiegati in attività di volo – si sollecita l'ENAC affinché modifichi l'attuale normativa, rendendo obbligatoria l'installazione dell'ELT a bordo di tutti gli aeromobili del comparto in esame.

Al fine di migliorare la sicurezza del volo nel settore in esame, l'Agenzia ha programmato per il 2005 una serie di incontri istituzionali con l'Aero Club d'Italia, finalizzati a confrontarsi sulle problematiche del comparto stesso e ad individuare le modalità più incisive per incrementare i livelli di sicurezza del volo.

8. Il volo da diporto o sportivo

Fra i compiti che il d.lgs. n. 66/1999 ha assegnato all'Agenzia c'è anche quello di monitorare gli incidenti occorsi agli apparecchi per il volo da diporto o sportivo, a quei mezzi, cioè, individuati dalla legge 25 marzo 1985, n. 106 (deltaplani, ultraleggeri, parapendio, ecc.).

Come già rappresentato nei precedenti Rapporti informativi, avere un quadro completo ed esatto della situazione della sicurezza del volo nel settore in questione non è agevole per molteplici ragioni, fra le quali si segnala la mancanza di una specifica previsione di legge che imponga un obbligo generalizzato di denuncia degli incidenti e degli inconvenienti alle autorità aeronautiche competenti.

La difficoltà di una raccolta capillare dei dati è dovuta anche al fatto che tale attività si svolge al di fuori degli aeroporti, in aree o campi di volo difficilmente assoggettabili ad una vigilanza di tipo istituzionale.

Gli unici eventi di cui pertanto è possibile venire a conoscenza sono di solito quelli che abbiano comportato decessi o lesioni gravi.

Per avere comunque un quadro indicativo, anche se parziale, della situazione, vengono di seguito riportati i dati forniti all'Agenzia, in un'ottica di collaborazione, dalla FIVU (Federazione Italiana Volo Ultraleggero) per quanto concerne gli apparecchi provvisti di motore e dalla FIVL (Federazione Italiana Volo Libero) per quanto concerne invece quelli sprovvisti di motore.

Limitatamente agli apparecchi per il volo da diporto o sportivo provvisti di motore, la FIVU ha raccolto nel 2004 la segnalazione di 27 incidenti (rispetto ai 28 del 2003), con 11 vittime (8 nel 2003). Il dato, per quanto non ottimale, va comunque parametrato con il numero delle ore volate, che nel 2004 si stima essere stato del 10% superiore a quello del 2003, nonché con il numero dei piloti praticanti questo tipo di attività, che attualmente, in Italia, supera le 10.000 unità, con una media stimata di 50 ore volate procapite.

Per quanto concerne le cause degli eventi su riportati, si segnalano come cause ricorrenti l'impatto contro linee aeree del telefono o dell'alta tensione ed i cedimenti strutturali derivanti dall'invecchiamento del parco macchine (soprattutto deltaplani a motore).

Per quanto concerne gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo sprovvisti di motore, la FIVL ha fornito i seguenti dati relativi al 2004: 9 incidenti mortali (12 nel 2003), 31 incidenti gravi (21 nel 2003), 18 incidenti lievi (22 nel 2003), 48 inconvenienti (24 nel 2003), per un totale di 106 eventi.

Sulla base degli accordi presi a livello europeo, la FIVL considera:

- *incidenti mortali* quelli in cui il decesso sia avvenuto entro 30 giorni dall'incidente in conseguenza dello stesso;

- *incidenti gravi* quelli in presenza di fratture (ad esclusione delle fratture alle dita delle mani, dei piedi e del naso), ricovero ospedaliero superiore alle 48 ore, emorragie, lesioni muscolari, tendinee o al sistema nervoso, lesioni agli organi interni, ustioni di 2° e 3° grado;
- *incidenti lievi* quelli in cui ricorrano presupposti di entità inferiore a quelli richiesti per gli incidenti gravi.

Nel fornire le suddette statistiche, la FIVL - che stima essere in attività nel settore di propria pertinenza oltre 8.000 piloti - precisa che per quanto concerne i dati relativi agli incidenti mortali si ha una copertura stimata del 100%, per quanto concerne i dati relativi agli incidenti gravi del 45%, per quanto concerne i dati relativi agli incidenti lievi del 35%. Risulta invece difficile fare stime in relazione agli inconvenienti.

Nell'ambito dei citati 106 eventi, 92 hanno riguardato parapendii, 13 deltaplani ed uno un mezzo non specificato.

9. L'attività dei laboratori tecnici dell'Agenzia

Come già riportato nel Rapporto informativo 2003, ha preso avvio l'attività dei laboratori tecnici dell'Agenzia intesa all'analisi dei dati provenienti dai registratori di bordo degli aeromobili (FDR e CVR).

Nel corso del 2004 il sistema adottato dall'Agenzia è stato adeguato per rendere più agevole e tempestiva la lettura dei dati, nonché la ricostruzione animata delle fasi di volo e delle presentazioni strumentali giudicate interessanti. Tale processo di adeguamento continuerà nel 2005 e 2006, compatibilmente con le risorse di bilancio.

Il software del sistema utilizzato dall'Agenzia, oltre ad essere lo stesso adottato dalle più importanti Autorità investigative straniere, è stato prescelto anche da Boeing ed Airbus, i due più importanti costruttori di aeromobili presenti a livello mondiale. Ciò ha favorito un crescente scambio di informazioni operative, a tutto vantaggio del patrimonio conoscitivo dell'Agenzia e delle sue azioni di sicurezza preventiva.

Sempre nel 2004 sono state apportate migliorie alla sala insonorizzata predisposta per l'ascolto delle registrazioni dei CVR.

Per quanto concerne l'attività operativa dei laboratori, si segnalano alcuni eventi che hanno visto l'Agenzia impegnata nell'estrazione ed analisi dei dati degli FDR e dei CVR.

a) *B767, marche EI-CXO, incendio al motore destro in fase di decollo dall'aeroporto di Roma Fiumicino, 16 luglio 2004.*

La decodifica e l'analisi dei dati dell'FDR è stata effettuata immediatamente dopo l'evento, consentendo di stabilire tempestivamente che l'avaria era localizzata esternamente al motore stesso, in una zona dove sono allocate tubazioni idrauliche, condotte di carburante ed olio lubrificante, oltre che tutti gli accessori quali pompe, scatola ingranaggi, serbatoi, valvole, ecc.

In relazione alla predetta indagine è stata altresì effettuata la ricostruzione animata in 3D della dinamica dell'incidente, integrandola, dopo la necessaria sincronizzazione, con le voci ed i rumori provenienti dalla cabina di pilotaggio e registrati dal CVR, onde consentire una migliore e completa analisi dell'evento.

b) *B767, marche 5Y-QQQ, incendio al motore sinistro subito dopo il decollo dall'aeroporto di Roma Fiumicino, 28 luglio 2004.*

L'immediata decodifica e analisi dei dati dell'FDR dell'aeromobile interessato ha consentito di individuare, anche in questo caso, l'esatta origine dell'avaria, indirizzando le indagini verso la identificazione di eventuali precursori.

c) *B737, marche TC-SKC, urto della parte posteriore dell'aeromobile sulla pista durante il decollo dall'aeroporto di Roma Fiumicino, 22 novembre 2004.*

L'Agenzia ha aperto l'inchiesta per incidente a seguito dell'evento relativo al B737 marche TC-SKC, che, appena iniziata la corsa di decollo, ad una velocità di circa 50 nodi, ha improvvisamente alzato il muso portando la coda a strisciare sulla pista. Dopo l'interruzione del decollo, l'aereo è ritornato al *gate*, dove l'esame visivo della parte posteriore e inferiore dell'aeromobile ha evidenziato danni alla zona pressurizzata.

La decodifica e l'analisi dell'FDR e del CVR è stata effettuata con immediatezza nei laboratori dell'Agenzia, consentendo di indirizzare le indagini nella maniera più opportuna.

ALLEGATI

*RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA E MESSAGGI DI ALLERTA
TESTO DELLA DIRETTIVA 2003/42/CE DEL 13 GIUGNO 2003*

PAGINA BIANCA

ALLEGATI

Raccomandazioni di sicurezza

PAGINA BIANCA

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO

(istituita con decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66)

Via A. Benigni, 53 - 00156 Roma - Italia
tel. +39 0682078219 - 0682078200 - fax +39 068273672

RELAZIONE D'INCHIESTA

(deliberata dal Collegio dell'Agenzia nella riunione del 20 gennaio 2004)

INCIDENTE OCCORSO AGLI AEROMOBILI

BOEING MD-87, marche SE-DMA

e CESSNA 525-A, marche D-IEVX

Aeroporto Milano Linate

8 ottobre 2001

N. A/1/04

CAPITOLO IV

RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

4. RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA E MESSAGGI DI ALLERTA

4.2. RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA EMESSE CON LA RELAZIONE FINALE - 20 GENNAIO 2004

4.2.1. Raccomandazione ANSV-1/113-7/A/04

Oggetto: occupazioni indebite di pista (runway incursion).

Destinatario: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Testo: con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta, ANSV raccomanda di adoperarsi per la sollecita adozione del piano di azione europeo per la prevenzione delle occupazioni indebite di pista.