

4.2.2. Raccomandazione ANSV-2/113-8/A/04

Oggetto: Annesso 14 ICAO.

Destinatari: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ente nazionale per l'aviazione civile

Testo: con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta, ANSV raccomanda alle Autorità competenti di far rispettare nella progettazione e nelle operazioni degli aeroporti gli standard di sicurezza specificati nell'Annesso 14 ICAO.

4.2.3. Raccomandazione ANSV-3/113-9/A/04

Oggetto: Safety Management System.

Destinatari: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ente nazionale per l'aviazione civile

Testo: con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta, ANSV raccomanda che tutti gli aeroporti abbiano un Safety Management System, in accordo con quanto specificato nell'Annesso 14 ICAO, vol. I paragrafo 1.3.4.

4.2.4. Raccomandazione ANSV-4/113-10/A/04

Oggetto: Annesso 1 ICAO.

Destinatari: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ente nazionale per l'aviazione civile, ENAV SpA

Testo: con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta, ANSV raccomanda alle Autorità competenti di far adottare gli standard dell'Annesso 1 ICAO in materia di qualificazione, addestramento e requisiti dei controllori del traffico aereo.

4.2.5. Raccomandazione ANSV-5/113-11/A/04

Oggetto: AIP Italia.

Destinatari: Ente nazionale per l'aviazione civile e ENAV SpA

Testo: con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta, ANSV raccomanda alle Autorità competenti di garantire che tutte le informazioni necessarie per operare in sicurezza sugli aeroporti italiani siano contenute nell'AIP Italia e tempestivamente aggiornate.

4.2.6. Raccomandazione ANSV-6/113-12/A/04

Oggetto: Cockpit Voice Recorder.

Destinatari: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ente nazionale per l'aviazione civile

Testo: con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta, ANSV raccomanda alle Autorità competenti di proporre l'inserimento, a livello di normativa ICAO, dell'installazione obbligatoria di apparati CVR su tutti gli aeromobili eserciti da imprese con Certificato di Operatore Aereo (COA) o equivalente.

4.2.7. Raccomandazione ANSV-7/113-13/A/04

Oggetto: Eurocontrol Safety Regulatory Requirements - ESARR 5.

Destinatari: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ente nazionale per l'aviazione civile

Testo: con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta, ANSV raccomanda alle Autorità competenti di adoperarsi affinché gli Stati ECAC collettivamente introducano i requisiti aggiuntivi previsti in ESARR 5, SRC DOC 5. Raccomanda altresì alle stesse Autorità di attivarsi presso l'ICAO per l'adozione dei medesimi requisiti nell'ambito dell'Annesso 1.

4.2.8. Raccomandazione ANSV-8/113-14/A/04

- Oggetto:** European Civil Aviation Conference (ECAC).
- Destinatari:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ente nazionale per l'aviazione civile
- Testo:** con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta, ANSV raccomanda alle Autorità competenti di attivarsi affinché gli Stati ECAC creino dei gruppi di standardizzazione (conformità) che per conto degli stessi Stati membri controllino gli ATM similmente a quanto previsto dai gruppi di standardizzazione (conformità) JAA.

4.2.9. Raccomandazione ANSV-9/113-15/A/04

- Oggetto:** norme e procedure per stati di emergenza e di incidente.
- Destinatari:** Ministero degli Interni e Ente nazionale per l'aviazione civile
- Testo:** con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta, ANSV raccomanda alle Autorità competenti di valutare la necessità di ridisegnare il piano di emergenza aeroportuale in accordo alle disposizioni ICAO (Annesso 14, paragrafo 9.1.12) e di stabilire le linee guida applicabili a tutti gli aeroporti italiani ponendo particolare attenzione ai seguenti requisiti.
- a) Il piano dovrebbe prevedere, in caso di incidente, un flusso informativo immediato di notizie necessarie (tipo di aeromobile, carichi pericolosi, carburante, numero delle persone a bordo) per consentire ai VVF di poter utilizzare le corrette procedure di intervento.
 - b) Le mappe di riferimento debbono contenere denominazioni ufficiali dei siti sicuramente note e divulgate.
 - c) Il piano deve essere costantemente aggiornato, divulgato e verificato con esercitazioni parziali (solo comunicazioni, solo movimenti automezzi) e complete (intervento effettivo dei VVF). L'annuncio delle esercitazioni dovrebbe essere fatto a sorpresa per poterne garantire l'efficacia. Le risultanze debbono produrre delle effettive variazioni, organizzative e procedurali coerenti con i riscontri ottenuti.

- d) Le operazioni dei VVF debbono essere riferite costantemente alla TWR per i necessari coordinamenti.
- e) Il piano deve prevedere collegamenti radio e telefonici prioritari ed un flusso di informazioni codificato (possibilmente tra sale operative) a cui tutti gli enti si debbono attenere.
- f) Il piano dovrebbe prevedere una postazione telefonica dedicata allo smistamento delle informazioni non operative evitando intasamenti di comunicazioni alla TWR.
- g) Il piano dovrebbe contenere anche delle regole necessarie al mantenimento della continuità delle operazioni (cambi turno ad orari non coincidenti) e per l'efficacia delle stesse (addestramento base, divulgazione per nuovi assunti).

4.2.10. Raccomandazione ANSV-10/113-16/A/04

Oggetto: apparati e procedure ATC.

Destinatari: ENAV SpA e Ente nazionale per l'aviazione civile

Testo: con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta, ANSV raccomanda alle Autorità competenti di valutare la possibilità:

- a) di far effettuare ricognizioni visive periodiche del sedime aeroportuale a tutto il personale operante nella TWR per valutare la segnaletica ed i percorsi seguiti dagli aeromobili;
- b) di dotare di registrazione oraria il sistema di teleallertamento;
- c) di sistemare l'apparato radio di ricezione di emergenza in una posizione sicuramente udibile da ogni controllore TWR dalla sua postazione di lavoro;
- d) che la ricezione di un segnale ELT attivi anche un segnale luminoso;
- e) di dotare la TWR di un apparato ricevente delle comunicazioni di servizio dei VVF, in modo da poter seguire tali comunicazioni e disporre di una continua informativa sulle operazioni in atto;
- f) di rendere disponibile all'interno della TWR le informazioni necessarie da fornire immediatamente ai mezzi dei VVF prima del loro intervento (persone a bordo, merci pericolose, carburante, ecc).

4.2.11. Raccomandazione ANSV-11/113-17/A/04

Oggetto: organizzazione nel distretto aeroportuale VVF.

Destinatari: Ministero degli Interni e Ente nazionale per l'aviazione civile

Testo: con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta, ANSV raccomanda alle Autorità competenti di valutare la possibilità:

- a) di concordare un flusso informativo costante e prioritario tra la sala operativa VVF e la TWR durante gli interventi a seguito di incidente;
- b) che la sala operativa dei VVF disponga immediatamente delle notizie necessarie (merci pericolose, carburante, passeggeri) per applicare la corretta tecnica di intervento;
- c) di fornire tutte le linee della sala operativa dei VVF di registrazione collegata all'orario;
- d) di collegare direttamente l'allarme interno della caserma con il teleallertamento della TWR;
- e) di garantire un numero di serbatoi fissi tale da consentire il rifornimento di acqua a più mezzi contemporaneamente.

4.2.12. Raccomandazione ANSV-12/113-18/A/04

Oggetto: controllo documentazione degli aeromobili e dei piloti commerciali e privati.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile

Testo: con riferimento alle evidenze raccolte nel corso della presente inchiesta, ANSV raccomanda di sollecitare le Direzioni di circoscrizione aeroportuale ad intensificare, in condizioni operative di bassa visibilità, i controlli a campione sulla documentazione e certificazione degli aeromobili nonché sui titoli e sulle qualificazioni dei piloti, al fine di verificarne, soprattutto, la coerenza con le reali condizioni suddette.

4.3. MESSAGGI DI ALLERTA

I messaggi di allerta emanati dall'ANSV il 10 ottobre 2001 ed il 6 novembre 2001 sono contenuti nell'allegato AV.

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 nella riunione del 16 giugno 2004)

**INCIDENTE OCCORSO ALL'AEROMOBILE
PIPER PA-28R-201, marche I-JESC
Aeroporto di Montichiari (BS)
20 febbraio 2003**

CAPITOLO IV

RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

4. RACCOMANDAZIONI

Considerato il basso indice di rischio dell'inconveniente tecnico all'origine dell'incidente, risultante dalla bassa frequenza riscontrata e dalla relativa gravità delle sue conseguenze, non si ritiene di emettere, al momento, una specifica raccomandazione di sicurezza.

L'erronea installazione di alcuni organi di collegamento del cinematismo del carrello potrebbe invece essere la spia di carenze dell'organizzazione manutentiva e si raccomanda all'ENAC, pertanto, l'effettuazione di un *audit* straordinario della stessa.

Si ritiene, inoltre, di emettere una raccomandazione relativa ad un possibile miglioramento del piano di emergenza aeroportuale, la cui opportunità è emersa nel corso delle indagini, ma che non ha alcuna relazione con l'incidente.

4.1. RACCOMANDAZIONE ANSV-13/31/3-1/A/04

Motivazione:	nel corso dell'indagine è emerso che alcuni organi di collegamento del cinematismo del carrello anteriore erano stati installati in modo non corretto. Ciò non ha influito sulla dinamica dell'evento, ma evidenzia possibili carenze dell'organizzazione manutentiva, con particolare riferimento al controllo di qualità.
Destinatario:	Ente nazionale per l'aviazione civile
Testo:	si raccomanda l'effettuazione di un <i>audit</i> dell'organizzazione manutentiva dell' esercente.

4.2. RACCOMANDAZIONE ANSV-14/31/3-2/A/04

Motivazione:

il documento “Norme e procedure per stati di emergenza e di incidente” per l’aeroporto di Brescia Montichiari, in vigore al momento dell’incidente, non è completamente aderente alla situazione organizzativa locale, che è quella di un aeroporto ove non è operante un UCT presidiato da personale ENAC, cui invece il piano di emergenza affida compiti di coordinamento degli enti aeroportuali interessati dalle operazioni di soccorso. Tale non completa aderenza potrebbe generare ritardi nell’attuazione del piano. Nel documento, inoltre, non sono esplicitati con sufficiente chiarezza ruoli e responsabilità della DCA e del capo scalo della Società di gestione. Il documento, infine, non menziona l’ANSV tra gli enti da contattare immediatamente in caso di incidente, o comunque prima della rimozione del relitto dell’aeromobile incidentato.

Destinatario:

Ente nazionale per l’aviazione civile

Testo:

provvedere ad una revisione del documento “Norme e procedure per stati di emergenza e di incidente” per l’aeroporto di Brescia Montichiari.

INCIDENTE a/m Cessna 182, marche I-BLAC (N. A/3/04)

Tipo dell'aeromobile e marche Cessna 182, marche I-BLAC.

Data e ora 16 marzo 2003, 12.38 UTC.

Località dell'evento Aeroporto di Marina di Campo (LI).

Raccomandazioni di sicurezza Raccomandazione ANSV-15/56/3-1/A/04

Motivazione: inosservanza del manuale di volo.

Destinatari: ENAC, Aero Club d'Italia.

Testo: si raccomanda di sensibilizzare i piloti sulla necessità di operare sempre nel rispetto del manuale di volo, anche relativamente alla configurazione di atterraggio da mantenere in condizioni meteorologiche particolari.

INCIDENTE a/m Beech 23, marche I-MIFA (N. A/4/04)

Tipo dell'aeromobile e marche	BEECH 23 "Musketeer", marche I-MIFA.
Data e ora	24 maggio 2003, 11.43 UTC.
Località dell'evento	Aeroporto Brescia Montichiari.
Raccomandazioni di sicurezza	<p>Raccomandazione ANSV-16/112/3-1/A/04</p> <p>Motivazione: importanza di un preciso e puntuale rispetto dei ruoli delle persone a bordo preventivamente stabiliti.</p> <p>Destinatari: ENAC, Aero Club d'Italia.</p> <p>Testo: si raccomanda di sensibilizzare i piloti sul fatto che eventuali scambi dei ruoli nella condotta di un aeromobile possono essere giustificati esclusivamente da situazioni di emergenza. In ogni caso, l'intervento sui comandi di volo è consentito esclusivamente ad un membro di equipaggio quando per la condotta dell'aeromobile sia prescritto più di un pilota, oppure ad un pilota istruttore durante lo svolgimento di un volo istruzionale.</p> <p>Raccomandazione ANSV-17/112/3-2/A/04</p> <p>Motivazione: necessità di porre la massima attenzione su possibili superamenti dei limiti ammessi per l'aeromobile ed i suoi impianti.</p> <p>Destinatari: ENAC, Aero Club d'Italia.</p> <p>Testo: gli eventuali superamenti dei limiti o parametri di volo devono essere sempre segnalati agli enti o al personale di manutenzione anche se non direttamente associati ad immediate evidenze di danneggiamenti sulle strutture o malfunzionamenti degli impianti. Al riguardo, si raccomanda di sensibilizzare i piloti sul fatto che la sottovalutazione delle conseguenze di un superamento dei limiti comporta l'inevitabile insorgenza di avarie latenti, i cui effetti costituiscono, quasi sempre, la premessa di imprevedibili situazioni di rischio.</p>

INCIDENTE a/m F22C, marche I-GEAZ (N. A/6/04)

Tipo dell'aeromobile e marche	F22C, marche I-GEAZ.
Data e ora	1 febbraio 2004, 10.40 UTC.
Località dell'evento	Circa 800 metri a Nord dell'aviosuperficie AREA 51, comune di Mestrino (PD).
Raccomandazioni di sicurezza	Raccomandazione ANSV-18/23/4-1/A/04 Motivazione: superficiale pianificazione del volo. Destinatari: ENAC, Aero Club d'Italia. Testo: si ritiene opportuno raccomandare che nell'addestramento e controllo dei piloti venga evidenziata l'importanza di una corretta pianificazione del volo. Con particolare riferimento all'autonomia di volo, la quantità di carburante disponibile a bordo dovrà consentire l'effettuazione del volo previsto più eventuali attese dovute a situazioni impreviste che verosimilmente possano verificarsi durante l'esecuzione del volo stesso.

INCIDENTE aeromobile S.205-18R, marche I-PAIA (N. A/8/04)

Tipo dell'aeromobile e marche	Siai Marchetti S.205-18/R, marche I-PAIA.
Data e ora	27 ottobre 2002, 15.41 UTC
Località dell'evento	Aeroporto di Rieti
Raccomandazioni di sicurezza	Raccomandazione ANSV-19/209/2-1/A/04

Motivazione: l'incidente si è verificato a causa di un atterraggio con carrello retratto senza che il pilota rilevasse l'anomala configurazione del velivolo durante i controlli prima dell'atterraggio.

Destinatari: ENAC, Aero Club d'Italia.

Testo: si ribadisce quanto espresso nella raccomandazione di sicurezza relativa all'incidente n. A/2/01, cui l'ENAC ha dato seguito con nota protocollo n. 3116/DS del 12/10/2001 avente per oggetto "Informazione di sicurezza – La pianificazione del volo". In particolare, si raccomanda di sensibilizzare per quanto di rispettiva competenza, i responsabili delle scuole di pilotaggio, gli allievi piloti ed i piloti sulla necessità che la preparazione di un volo sia sempre eseguita in modo completo e che venga attuata la puntuale esecuzione dei controlli previsti dalla *check list* in ogni fase del volo quale fondamentale fattore di sicurezza.

PAGINA BIANCA