

RACCOMANDAZIONE ANSV-28/443-05/16/A/07

Destinatari: Ministero della Giustizia (Italia) e Ministero dei Trasporti (Italia).

Motivazione: le operazioni di apertura, lettura e decodifica dei registratori di bordo - Flight Data Recorder (FDR) e Cockpit Voice Recorder (CVR) - dell'aeromobile incidentato sono state effettuate 10 giorni dopo il loro recupero. In particolare, per i limiti imposti dalla competente Autorità giudiziaria sulla base del vigente ordinamento di procedura penale, non è stato possibile effettuare, da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), le operazioni suddette nella immediatezza della disponibilità degli apparati in questione, come dovrebbe essere e normalmente avviene a livello internazionale nel corso delle inchieste tecniche. La ritardata possibilità di lettura dei dati contenuti nei registratori di bordo di un aeromobile può compromettere lo svolgimento di una efficace e tempestiva azione di prevenzione nell'interesse della sicurezza del volo e, quindi, della tutela della pubblica incolumità. Può, altresì, compromettere l'esito stesso della lettura dei dati in essi contenuti, per la possibilità di danneggiamento dei relativi supporti su cui sono registrate le informazioni, soprattutto nel caso in cui gli apparati in questione non siano stati correttamente conservati.

Più in generale, si osserva che, sulla base del vigente ordinamento italiano, l'Autorità giudiziaria - nel caso in cui indagli, per finalità diverse, su un evento che è anche oggetto di inchiesta tecnica da parte dell'ANSV - può impedire o ritardare l'acquisizione da parte dell'ANSV stessa di elementi fondamentali per lo svolgimento dell'inchiesta tecnica, con gravi ripercussioni in termini di prevenzione nell'interesse della sicurezza del volo.

Va al riguardo adeguatamente evidenziato che l'installazione a bordo di aeromobili di registratori di volo come FDR e CVR è strumentale esclusivamente al miglioramento della sicurezza del volo, non all'accertamento di responsabilità.

Testo: si raccomanda, per quanto di rispettiva competenza, di intraprendere le necessarie iniziative legislative tese a garantire la possibilità per l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), pur in pendenza dell'inchiesta dell'Autorità giudiziaria, di avere immediato ed incondizionato accesso a tutti gli elementi necessari (*in primis*, ai dati contenuti nei registratori di bordo di un aeromobile) allo svolgimento dell'inchiesta tecnica.

RACCOMANDAZIONE ANSV-29/443-05/17/A/07

Destinatari: Ministero della Giustizia (Italia) e Ministero dei Trasporti (Italia).

Motivazione: nel corso dell'inchiesta tecnica non è stato possibile garantire tempestivamente, da parte dell'ANSV, ai rappresentanti e relativi consulenti degli enti stranieri preposti allo svol-

gimento delle inchieste tecniche, parte dei diritti loro riconosciuti sulla base di quanto previsto dall'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Annesso 13 ICAO), stanti i limiti imposti dalla competente Autorità giudiziaria in virtù del vigente ordinamento di procedura penale.

Testo: si raccomanda, per quanto di rispettiva competenza, di intraprendere le necessarie iniziative legislative tese a garantire, in Italia, ai rappresentanti accreditati ed ai relativi consulenti degli enti stranieri preposti allo svolgimento delle inchieste tecniche, il tempestivo riconoscimento dei diritti contemplati dall'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Annesso 13 ICAO), anche in presenza dell'inchiesta dell'Autorità giudiziaria.

RACCOMANDAZIONE ANSV-30/443-05/18/A/07

Destinatari: Ministero della Giustizia (Italia) e Ministero dei Trasporti (Italia).

Motivazione: la competente Autorità giudiziaria, sulla base del vigente ordinamento di procedura penale, ha reso disponibile per le parti il contenuto del Cockpit Voice Recorder (CVR) dell'aeromobile incidentato. Nel pomeriggio della stessa giornata in cui le parti hanno avuto la disponibilità del suddetto contenuto, alcuni organi di informazione - non è dato sapere come - ne sono venuti in possesso, rendendolo, per iscritto e in audio, di pubblico dominio. Alcuni dei dialoghi registrati dal CVR in questione e resi di pubblico dominio erano irrilevanti ai fini della ricostruzione della dinamica dell'evento. L'incondizionata diffusione del contenuto del CVR è sostanzialmente in contrasto con quanto previsto dalle previsioni 5.12 e 5.12.1 dell'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Annesso 13 ICAO) e può comportare delle gravi ricadute negative sul piano della prevenzione, impedendo, così, di evitare l'accadimento di altri incidenti.

Più in generale, le osservazioni fatte per la salvaguardia del contenuto del CVR possono riguardare anche le registrazioni radio relative alle comunicazioni tra gli aeromobili in volo, tra gli aeromobili ed i competenti enti di controllo del traffico aereo, nonché le registrazioni telefoniche intercorse tra questi ultimi.

Testo: si raccomanda, per quanto di rispettiva competenza, di intraprendere le necessarie iniziative legislative tese a modificare il vigente ordinamento italiano, rendendolo coerente con le previsioni 5.12 e 5.12.1 dell'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Annesso 13 ICAO). In particolare, tali iniziative legislative dovrebbero puntare a stabilire il principio secondo cui le registrazioni contenute nel registratore delle voci e dei suoni cabina (CVR), le registrazioni radio relative alle comunicazioni tra gli aeromobili in volo, tra gli aeromobili ed i competenti enti di controllo del traffico aereo, nonché le registrazioni telefoniche

intercorse tra questi ultimi possano essere utilizzate nell'ambito di procedimenti giudiziari limitatamente a quelle parti che assumano particolare rilevanza nella ricostruzione dell'evento indagato, mentre non possano essere rese disponibili e rimangano quindi permanentemente segrete quelle parti che non rilevino ai fini dell'analisi dell'evento.

INCIDENTE a/m Piper PA-34-200 T, marche D-GORC**Raccomandazioni di sicurezza****Raccomandazione ANSV-31/869-06/1/A/07**

Motivazione: l'effettuazione di lavori in pista rendeva necessario, per effettuare un atterraggio, il superamento di ostacoli fissi, limitando così, di fatto, la pista disponibile per l'atterraggio e quindi le caratteristiche della stessa.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile.

Testo: si raccomanda di sensibilizzare i gestori delle aviosuperfici affinché - in presenza di lavori in pista che comportino una sostanziale variazione delle caratteristiche di agibilità della stessa in relazione al decreto ministeriale 1 febbraio 2006 - attuino misure idonee affinché l'attività sulle stesse venga limitata o interdetta per l'intera durata dei lavori.

Raccomandazione ANSV-32/869-06/2/A/07

Motivazione: la lunghezza della pista dell'aviosuperficie non è risultata conforme a quella pubblicata dall'ENAC nel proprio sito web istituzionale.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile.

Testo: si raccomanda di valutare la possibilità di verificare la rispondenza delle reali caratteristiche delle piste delle aviosuperfici rispetto a quanto dichiarato dai gestori prima della pubblicazione dei dati relativi nel sito web ufficiale dell'ENAC.

INCIDENTE a/m Partenavia P.66C, marche I-IABT**Raccomandazioni di sicurezza****Raccomandazione ANSV-33/88-04/1/A/07**

Motivazione: il relitto dell'aeromobile è stato localizzato in ritardo. L'installazione dell'ELT (Emergency Locator Transmitter) non è attualmente richiesta, nella generalità dei casi, dalla normativa vigente in Italia, per gli aeromobili non adibiti al trasporto pubblico.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile.

Testo: fatto salvo quanto già previsto dalla normativa vigente in materia di installazione dell'ELT, si raccomanda di considerare la possibilità di rendere obbligatoria l'installazione del dispositivo in questione su tutti gli

aeromobili, indipendentemente dal loro tipo di utilizzo e dal tipo di volo.

INCIDENTE a/m Tecnam P2002-JF, marche I-PULV

Raccomandazioni di sicurezza

Raccomandazione ANSV-34/983-6/1/A/07

Motivazione: al verificarsi dell'incidente ha contribuito il posizionamento di un paletto di supporto di un sensore della "stop bar" ad una distanza inferiore rispetto a quella prevista dal "Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" per un ostacolo del tipo "manufatto".

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile.

Testo: si raccomanda, nel caso in cui ciò non sia già stato fatto, di provvedere a:

- rimuovere i paletti ed i relativi sensori della "stop bar" installati ai lati della via di rullaggio "B" dell'aeroporto di Catania Fontanarossa;
- di riposizionare gli stessi alle previste distanze indicate dal "Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti";
- di effettuare una verifica del corretto posizionamento di analoghi dispositivi sulle altre vie di rullaggio dell'aeroporto di Catania Fontanarossa e di estendere tale verifica anche a tutti gli aeroporti italiani.

INCIDENTE a/m Procaer F15A Picchio, marche I-PICC

Raccomandazioni di sicurezza

Raccomandazione ANSV-35/600-07/1/A/07

Motivazione: Le informazioni relative all'aviosuperficie di Castiadas (CA), alla data dell'incidente, non risultavano essere state ancora pubblicate nel sito web ufficiale dell'ENAC. Le informazioni relative alla stessa sono state acquisite direttamente dall'ANSV sulla base di appositi rilievi effettuati nei giorni successivi all'incidente e sulla base della documentazione in possesso del gestore. Dalla documentazione reperita si evince che in data 8 agosto 1996 il gestore aveva comunicato alla Direzione aeroportuale di competenza l'inizio della gestione dell'aviosuperficie.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile.

Testo: nel caso in cui non sia già stato fatto, si raccomanda di provvedere, così come disposto dall'art. 4, comma 6, del decreto ministeriale 1 febbraio 2006, alla pubblicazione delle

caratteristiche dell'aviosuperficie di Castiadas nel sito web ufficiale dell'ENAC.

Raccomandazione ANSV-36/600-07/2/A/07

Motivazione: all'accadimento dell'evento può aver contribuito una particolare circolazione ventosa in atto sulla pista, ma non segnalata dalla manica a vento ubicata in testata Nord.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile.

Testo: si raccomanda di valutare la possibilità di sensibilizzare i gestori delle aviosuperfici:

- ad effettuare, sistematicamente, una valutazione delle problematiche operative che possono derivare non solo dalla presenza di ostacoli fissi lungo i sentieri di decollo e di atterraggio, ma anche da particolari condizioni orografiche ed ambientali;
- affinché individuino eventuali attrezzature tecniche ritenute necessarie ad integrazione di quelle già previste dal decreto ministeriale 1 febbraio 2006.

Raccomandazione ANSV-37/600-07/3/A/07

Motivazione: nel corso dell'inchiesta è emerso che entrambe le maniche a vento presenti sull'aviosuperficie di Castiadas non fornivano ai piloti dati utili a valutare l'intensità e la provenienza del vento, a causa sia del deterioramento di una delle due, sia del posizionamento non ottimale dell'altra.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile.

Testo: si raccomanda di sensibilizzare i gestori delle aviosuperfici affinché vengano costantemente mantenute efficienti le attrezzature tecniche ed operative presenti sulle stesse.

INCONVENIENTE GRAVE a/m Boeing B737-400, marche EI-CZG

Raccomandazioni di sicurezza

Raccomandazione ANSV-38/87-07/1/I/07

Motivazione: nel 2006 l'ANSV aveva emesso una raccomandazione di sicurezza (ANSV-30/165-3/2/I/06) indirizzata all'ENAC ed all'Ente federale svizzero per l'aviazione civile relativamente alla possibilità di sensibilizzare le compagnie di navigazione aerea ad effettuare, in sede di addestramento periodico del personale

navigante, un'ideale e costante informazione finalizzata al rispetto assoluto delle norme operative riguardanti la stabilizzazione nell'avvicinamento finale. L'ENAC ha accolto tale raccomandazione ed ha trasmesso tramite le proprie strutture territoriali il testo della raccomandazione a tutte le compagnie aeree interessate per le relative aree di competenza. Tra i fattori che hanno contribuito all'evento oggetto di inchiesta vi è stato il non rispetto delle norme di compagnia relativamente all'avvicinamento finale, effettuato certamente in modo non stabilizzato.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile.

Testo: si raccomanda di considerare la possibilità di effettuare dei controlli presso le compagnie di navigazione aerea finalizzati a verificare l'adeguatezza delle eventuali azioni intraprese, per sensibilizzare maggiormente il personale navigante al rispetto delle norme operative relative all'avvicinamento finale.

Raccomandazione ANSV-39/87-07/2/I/07

Motivazione: la decisione del comandante di effettuare un avvicinamento non stabilizzato non è stata adeguatamente condivisa con il copilota, il quale non ha svolto il suo ruolo in modo coerente con quanto previsto dalle norme del manuale di compagnia.

Destinatario: Ente nazionale per l'aviazione civile.

Testo: si raccomanda di verificare l'adeguatezza dei programmi addestrativi e di controllo per gli equipaggi delle compagnie di navigazione aerea, accertandosi che gli stessi programmi prevedano adeguati scenari implicanti aspetti relativi alla *crew integration, cooperation e coordination*.