

FACTOR

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT

| | | | |
|----------------------------|----------------------------------|---|---------------------------------|
| ENAC FACTOR n.: | 02/2013 | | |
| Data Pubblicazione FACTOR: | 19/02/2013 | Rev.: | 0 |
| Natura del volo | <input type="checkbox"/> privato | <input checked="" type="checkbox"/> commerciale | <input type="checkbox"/> scuola |
| | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| A/m coinvolto | <i>costruttore</i> Airbus | <i>modello</i> A319-132 | <i>marche</i> EI-EDM |
| Data Evento: | 24/09/2010 | Località: | Aeroporto di Palermo [LICJ] |

Pag. | 1

| | | |
|---|---|---------------|
| Relazione (intermedia) d'Inchiesta* emessa da: | <input checked="" type="checkbox"/> ANSV | n. |
| | <input type="checkbox"/> | (se previsto) |
| Titolo Relazione: | Incidente occorso all'aeromobile A319 marche EI-EDM, aeroporto di Palermo Punta Raisi, 24 settembre 2010. | |

Descrizione dell'evento *(tratto da *)*:

Il 24 settembre 2010, alle 18.06.01 UTC1, l'aeromobile Airbus A319 marche EI-EDM, volo JET 243, in avvicinamento all'aeroporto di Palermo Punta Raisi in condizioni meteorologiche avverse, veniva autorizzato all'atterraggio per pista 07 da Palermo Approach/Radar (APP/RDR).

Durante la manovra di atterraggio, il velivolo impattava pesantemente il suolo 367 metri prima della soglia pista 07 e, dopo aver urtato l'antenna del localizzatore della pista 25, strisciava per circa 850 m prima di fermarsi sul lato sinistro della stessa pista 07 subito dopo l'incrocio con la pista 02/20.

I passeggeri e l'equipaggio evacuavano l'aeromobile attraverso le uscite di emergenza anteriori e posteriore destra. Alcuni passeggeri e un membro dell'equipaggio riportavano lesioni.

L'aeromobile, a seguito dell'impatto con il suolo, riportava danni sostanziali tali da risultare economicamente non conveniente la sua riparazione.



AZIONI DI FOLLOW-UP

Raccomandazione n.: ANSV-12/1836-10/4/A/12

L'ANSV raccomanda di disporre con urgenza una revisione dei PEA di tutti gli aeroporti italiani al fine di verificare la correttezza dei richiami alle fonti normative ivi contenute oltre che di accertare che i suddetti PEA siano effettivamente in linea con le fonti normative vigenti. In tale contesto si invita l'ENAC a far sì che i PEA siano aggiornati anche alla luce di quanto previsto dal regolamento UE n. 996/2010, in particolare per quanto concerne l'osservanza degli obblighi di cui ai seguenti articoli: art. 9, comma 1 (obbligo di immediata comunicazione all'ANSV dell'accadimento di un incidente/inconveniente grave); art. 13 (protezione delle prove).

Pag. | 2

→ **Posizione ENAC:**

L'ENAC concorda con quanto raccomandato da ANSV e comunica che sono in fase di approvazione sia il nuovo emendamento del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti [RCEA] sia la Circolare attuativa APT 18B «*Piano di Emergenza Aeroportuale – Incidente Aereo*».

A seguito di ciò, i PEA dovranno essere rivisti per attestare la conformità alla normativa ENAC e con l'occasione verrà verificata la rispondenza a quanto previsto dal Reg. 996/2010 relativamente soprattutto agli artt. 9 c.1 e 13.

Status ENAC: APERTO

Questa pubblicazione viene emessa in ottemperanza al Regolamento EU 996/2010 Art. 18.

Lo status "CHIUSO" o "APERTO" indica il completamento o meno di tutte le azioni ritenute necessarie dall'ENAC in risposta alla raccomandazione di sicurezza ricevuta.