

Follow-up Action on Occurrence Report

FACTOR n. 02/2006 Rev.0

Data :25 Luglio 2006

Operatore: Commerciale

Data dell'evento : 20 gennaio 2004

Località :Roma Fiumicino

Aeromobili coinvolti : SA 227 Marche: I-BSTI

Descrizione evento : L'aeromobile I-BSTI, impiegato per il trasporto passeggeri da Roma a Pescara, era stato autorizzato a rullare dal parcheggio E7 via TWY NG, N e B per la pista 25. Il comandante ha dichiarato che, prima di iniziare a muovere dal parcheggio, aveva acceso tutte le luci richieste dalle procedure operative (luci di posizione, fano anticollisione) e di avere acceso anche le luci di rullaggio. Mentre il velivolo percorreva il tratto di TWY denominato NG, poco prima di arrivare all'altezza delle piazzole dei parcheggi denominati "D", si avvertiva un colpo proveniente dalla parte anteriore sinistra del velivolo. Il colpo era stato prodotto dalla collisione con un autoveicolo adibito al trasporto passeggeri che aveva invaso la via di rullaggio percorrendo una strada rotabile che attraversava da sinistra verso destra (rispetto al percorso dell'aeromobile) la suddetta TWY NG. La visibilità non era ottimale, sia per l'ora (21.07 locali), sia per la presenza di una leggera pioggia.

Rapporto ANSV : A/34-35/04

Raccomandazione N° : ANSV-45/6-04/1/A/04

Testo: Con riferimento alle evidenze raccolte nel corso dell'inchiesta, si raccomanda di inserire nei programmi di addestramento degli autisti i seguenti concetti:

- a) Generalmente, nei manuali operativi delle compagnie aeree, è riportato che i fari di rullaggio degli aerei debbono essere accesi di notte, durante il rullaggio, il

Questa pubblicazione costituisce la risposta ENAC iniziale ad ogni Raccomandazione di sicurezza fatta dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo. Lo status "APERTO" o "CHIUSO" indica il completamento o meno di tutte le azioni ritenute necessarie dall'ENAC in risposta alla Raccomandazione.

decollo e l'atterraggio, tranne quando, a causa delle condizioni meteorologiche, il loro uso possa provocare una riduzione della visibilità. L'uso dei fari, inoltre dovrà essere compatibile con la necessità di non abbagliare gli altri aeromobili e mezzi in movimento. Questo comporta la possibilità che i piloti decidano di rullare anche senza l'ausilio delle suddette luci.

- b) nelle cartine di rullaggio utilizzate dagli equipaggi (conformemente all'Annesso 4 ICAO) non sono mai riportate le vie di scorrimento stradale utilizzate dagli automezzi intercampo, per cui i piloti non hanno la possibilità di prevedere tale traffico.

Posizione ENAC: Il Regolamento di scalo, così come chiarito nella Circolare ENAC APT-19, costituisce il documento dove confluiscono le regole e le procedure in vigore in un determinato aeroporto elaborate per assicurare il sicuro e regolare utilizzo delle infrastrutture e degli impianti. Allo scopo di recepire ufficialmente la raccomandazione summenzionata è stato richiesto ai gestori aeroportuali di inserire, nell'ambito dei programmi di addestramento per il conseguimento dell'attestato di guida, oggetto di procedura richiamata dal Regolamento di scalo, i concetti riportati nella raccomandazione.

Status ENAC : Chiuso