

## Follow-up Action on Occurrence Report FACTOR n. 4/2010 Rev.0

Data :	18 Febbraio 2010
Operatore :	Commerciale
Data dell'evento	20 Novembre 2006
Località	In prossimità del punto TEANO
Aeromobile coinvolto	MD - 82 marche I - DAWS
Descrizione evento	<p>L'aeromobile, diretto a Fiumicino, in prossimità del punto di riporto TEANO iniziava la manovra di discesa per il successivo atterraggio; appena impostato l'assetto di discesa si verificava un malfunzionamento all'impianto di condizionamento per cui il pilota accelerava la discesa fino al raggiungimento di FL 100.</p> <p>Nel corso della stessa l'equipaggio ed i passeggeri indossavano le maschere ad ossigeno, ma non veniva dichiarata emergenza né richiesta priorità all'atterraggio.</p> <p>Il volo si concludeva a destinazione senza ulteriori problemi.</p>
Relazione ANSV	<p>Secondo ANSV la causa dell'evento è attribuibile all'interruzione del funzionamento del PACK sinistro, provocata dal malfunzionamento del sensore che limita la temperatura dell'impianto di condizionamento .</p> <p>In base alle risultanze dell'inchiesta ANSV ha indirizzato all'ENAC le seguenti raccomandazioni di sicurezza:</p>

### **RACCOMANDAZIONE ANSV- 24/929-06/1/I/08**

Motivazione *"I piloti hanno indossato le loro maschere ad ossigeno all'inizio della discesa di emergenza, mentre gli assistenti di volo le hanno indossate dopo la fuoriuscita automatica delle maschere presenti in cabina passeggeri, diversi minuti dopo"* .

Testo :

*"si raccomanda di valutare la possibilità di migliorare la tempestività di comunicazione tra l'equipaggio di condotta e quello di cabina, così da consentire a quest'ultimo di indossare le maschere ad ossigeno all'inizio della discesa di emergenza, prima ancora della fuoriuscita"*

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.

*automatica delle maschere presenti in cabina passeggeri, soprattutto per far fronte ad una depressurizzazione lenta o parziale, anche alla luce di quanto riportato nell' O.M. General Basic dell'operatore coinvolto nell'evento, laddove è riportato quanto segue: \*Poiché anche depressurizzazioni lente o parziali possono produrre effetti negativi sulle capacità individuali, è necessario che i componenti l'equipaggio indossino, in ogni caso, immediatamente la maschera e inalino ossigeno\*.*

#### **Posizione dell' ENAC :**

Le procedure di emergenza, ivi compresa quella dovuta a depressurizzazione della cabina, fanno parte del processo di certificazione dell'aeromobile: come tali esse vengono proposte dal costruttore e approvate dall'Autorità responsabile della certificazione del prodotto.

Nella fattispecie la procedura di emergenza, approvata in fase di omologazione dalla FAA e convalidata in Europa, non prevede che le maschere di ossigeno vengano indossate da parte dell'equipaggio di cabina contestualmente all'equipaggio di condotta.

La raccomandazione di che trattasi, in sostanza, postula una modifica dell'attuale procedura di emergenza. Poiché lo State of Design dell'aeromobile in esame sono gli Stati Uniti la raccomandazione dovrebbe essere indirizzata alla FAA; per ciò che concerne l'Europa, in base al Regolamento Europeo 1108/2009, gli aspetti relativi alla certificazione degli aeromobili per conto degli Stati dell'UE spetta all'EASA, per cui la raccomandazione di ANSV dovrebbe essere indirizzata anche ad EASA.

Si desidera tuttavia evidenziare che quanto raccomandato dall'Agenzia, laddove implementato, implicherebbe, in casi analoghi a quello verificatosi, l'utilizzo delle "portable breathing equipment" o delle bombole di ossigeno portatili da parte dell'equipaggio di cabina. Equipaggiamenti analoghi non sono disponibili per i passeggeri per i quali l'ossigeno verrebbe reso disponibile solo successivamente attraverso il funzionamento del sistema automatico di caduta maschere o in caso di malfunzionamento di quest'ultimo, di quello manuale attivato dai piloti. Ciò, come è facile prevedere, comporterebbe l'insorgere di una situazione di panico in cabina da parte dei passeggeri.

L'ENAC comunque, alla luce della normativa vigente, ha verificato la congruità della manualistica dell'operatore con la documentazione ufficiale approvata in sede di omologazione dell'aeromobile e, al fine di rendere inequivocabile il testo dell' O.M. General Basic, ha richiesto all'operatore di specificare che l'equipaggio chiamato ad indossare immediatamente le maschere ad ossigeno è l'equipaggio di condotta.

Status ENAC: Chiuso

#### **RACCOMANDAZIONE ANSV- 25/929 - 06/2/08**

##### **Motivazione**

*"prima dell'atterraggio gli assistenti di volo provvedevano a rimuovere tutte le maschere ad ossigeno penzolanti dal soffitto davanti a tutte le file delle poltrone. Le maschere penzolanti dal soffitto potrebbero*

*infatti creare un intralcio visivo nel caso di evacuazione rapida dell'aeromobile “*

Testo :

*“si raccomanda di valutare la possibilità di migliorare nella documentazione ufficiale di bordo (Booklet e manuale operativo) le informazioni relative alla rimozione delle maschere ad ossigeno”.*

**Posizione dell' ENAC :**

Il potenziale impatto sull'evacuazione di sistemi ed equipaggiamenti presenti in cabina passeggeri viene valutato nel processo di certificazione dell'aeromobile; non viene considerata quale ostacolo la presenza di equipaggiamenti od oggetti che possano essere spostati o rimossi durante il normale movimento del passeggero. Le prove di evacuazione effettuate in fase di certificazione dell'aeromobile prevedono la presenza di ostacoli disseminati lungo il percorso quali bagagli, cuscini, coperte che possano ritardare l'evacuazione; in tali procedure non viene contemplata la presenza di maschere ad ossigeno penzolanti. Analogamente la presenza di maschere di ossigeno in posizione estesa non viene considerata un ostacolo visivo non costituendo una superficie rigida; inoltre, allo scopo di localizzare le uscite di emergenza, è necessario che il corridoio dell'aeromobile sia libero da impedimenti visivi ed anche in questo caso le maschere non possono costituire un ostacolo essendo posizionate al di sopra dei sedili.

La rimozione delle maschere ad ossigeno penzolanti dal soffitto non fa parte delle procedure di emergenza relative alla preparazione ad un atterraggio/ammaraggio di emergenza e pertanto non fa parte dei compiti che l'assistente di volo è tenuto a svolgere: coerentemente la documentazione ufficiale di bordo dell'operatore non contempla questa operazione.

La documentazione utilizzata per l'addestramento degli assistenti di volo considera la rimozione delle maschere ad ossigeno tra le *“Raccomandazioni operative”* e afferma che esse *“possono”* essere sgombrate. La raccomandazione non costituisce obbligo e peraltro deve essere compatibile con la situazione reale (*“se le condizioni operative lo dovessero richiedere”*).

Non si ritiene pertanto che esista una reale incongruenza tra la documentazione ufficiale di bordo e la documentazione per l'addestramento degli assistenti di volo

Status ENAC : Chiuso