

## **Follow-up Action on Occurrence Report**

FACTOR n. 6/2008 Rev.0

Data : 30 Gennaio 2009

Operatore : Commerciale

Data dell'evento : 5 Maggio 2008

Località : aeroporto Cagliari Elmas

Aeromobile coinvolto : MD-83 marche I - SMED

Con nota prot. N. 2062/INV/377/8/08 del 1 agosto 2008 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo ha inviato all'ENAC n. 4 (quattro) raccomandazioni di sicurezza correlate all'inchiesta tecnica sull'inconveniente grave occorso al velivolo sopra indicato .

### Descrizione dell'evento:

Il volo ISS 1258, svoltosi regolarmente dal decollo sino alla fase finale dell'avvicinamento a Cagliari, inizialmente autorizzato all'atterraggio, veniva istruito dalla torre a riattaccare (*go-around*) ed effettuare la procedura di mancato avvicinamento (*missed approach*) a causa della presenza di gabbiani in pista .

L'aeromobile effettuava pertanto una seconda procedura per il finale, ma , date le perduranti condizioni di inagibilità della pista per la presenza di volatili , veniva istruito nuovamente ad effettuare la procedura di mancato avvicinamento e , su richiesta dell'equipaggio, veniva posizionato in *holding* sul radiofaro di Cagliari.

A questo punto,dopo circa 23 minuti dalla prima riattaccata , l'equipaggio , avendo stimato che il carburante residuo era inferiore al MDF (*Minimum Diverting Fuel*), via radio dichiarava emergenza carburante con la generica comunicazione " 1258 xxx, *dichiariamo emergenza carburante e atterriamo qui a Cagliari*".

Dall'analisi dell'evento è emerso che l'equipaggio avrebbe avuto la possibilità di dirottare sull'aeroporto alternato (Olbia) nel rispetto del MDF ed evitare quindi una dichiarazione di emergenza ed una manovra di atterraggio effettuato comunque in condizioni di inagibilità della pista.

Di fatto, la quantità di carburante misurata al suolo al momento dell'atterraggio è risultata superiore al FRF (*Final Reserve Fuel*) ma inferiore al MDF.

Il Manuale Operativo della Compagnia al paragrafo 8.3.7.4.1. prevede che qualora la quantità di carburante si approssimi al MDF sia consentita la prosecuzione dell'attesa e l'atterraggio a destinazione purchè ciò assicuri un livello di sicurezza uguale o superiore a quello di una diversione.

Il velivolo non era equipaggiato con QAR (Quick Access Recorder) .

Sulla base delle prime risultanze dell'inchiesta ANSV ha formulato le seguenti raccomandazioni di sicurezza :

**1 . (Raccomandazione ANSV- 4/377-08/1/I/08)**

*Valutare la possibilità di far effettuare presso le imprese di trasporto aereo delle campagne informative per sensibilizzare gli equipaggi di condotta in ordine :*

- *all'attuazione di una corretta pianificazione e gestione del carburante durante attese prolungate in area terminale; ciò al fine di pianificare con sufficiente anticipo l'eventuale diversione all'aeroporto alternato;*
- *al rispetto, nella gestione delle operazioni di volo, delle norme di compagnia contenute nei rispettivi Manuali Operativi .*

**Posizione dell'ENAC :**

L'ENAC recepisce la raccomandazione. A tal proposito sarà richiesto a tutte le compagnie di navigazione di dedicare alla problematica un'apposita sessione dei previsti *recurrent training*.

Status ENAC : Aperto

**2 . (Raccomandazione ANSV- 5/377-08/2/I/08)**

*Ribadire alle imprese di trasporto aereo, mediante gli strumenti ritenuti più idonei, la necessità di sensibilizzare gli equipaggi di volo in ordine ad una corretta utilizzazione della fraseologia utilizzata nelle comunicazioni radio terra-bordo-terra, nonché sulla necessità di limitare le stesse comunicazioni in frequenza soltanto a quelle strettamente necessarie per la sicurezza e la regolarità delle operazioni di volo, con particolare riferimento a situazioni operative complesse .*

**Posizione dell'ENAC :**

L'ENAC recepisce la raccomandazione. A tal proposito sarà richiesto a tutte le compagnie di navigazione di dedicare alla problematica un'apposita sessione dei previsti *recurrent training*.

Status ENAC : Aperto

**3. (Raccomandazione ANSV- 6/377-08/3/I/08)**

*Tenuto conto che il programma FDM può certamente contribuire in maniera significativa al miglioramento del livello di sicurezza delle operazioni di volo :*

- *verificare che tutte le imprese italiane di trasporto aereo interessate dalla circolare ENAC OPV-21 applichino puntualmente le disposizioni contenute nella stessa;*
- *mettere in atto ogni utile azione al fine di consentire la completa implementazione del sistema di monitoraggio dei dati di volo .*

**Posizione dell'ENAC :**

Come noto l'emendamento 7 alla JAR OPS-1, recepito nell'apposito Regolamento ENAC, ha introdotto il requisito per l'operatore di implementare un *flight data monitoring programme*. Analogo requisito è presente nel Regolamento C.E. che ha introdotto le EU-OPS a decorrere dal 16 Luglio 2008. La Circolare ENAC OPV-21 fornisce metodi accettabili di rispondenza al requisito OPS 1.037. Gli accertamenti sulla rispondenza iniziale e sul mantenimento dei requisiti di certificazione, incluso quello relativo alla definizione del *flight data monitoring programme*, fanno parte del programma di verifiche periodiche attuato dalle strutture periferiche dell'Ente.

La corretta programmazione dell'implementazione del *flight data monitoring programme* fa parte delle responsabilità dell'operatore; qualora ricorressero i presupposti l'ENAC definirà eventuali azioni atte a recepire la seconda parte della raccomandazione.

Status ENAC : Aperto

#### **4. (Raccomandazione ANSV- 7/377-08/4/1/08)**

*Valutare l'opportunità di rivedere, con riferimento alla compagnia aerea coinvolta nell'evento, la norma contenuta nel Manuale operativo, al paragrafo 8.3.7.4.1. "Cancellation of an alternate in case of prolonged holding at destination airport", esplicitando che l'attesa prolungata ("prolonged holding") vada riferita all'attesa per problemi di congestione di traffico. Considerare inoltre la possibilità di estendere la suddetta revisione anche ad altre imprese di trasporto aereo che adottino norme similari.*

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

La procedura prevista dal paragrafo 8.3.7.4.1 del manuale operativo della compagnia aerea interessata, nella formulazione attuale, prevede che, nel caso in cui la quantità di carburante si avvicina allo MDF a causa di un'attesa prolungata nell'area terminale dell'aeroporto di destinazione, è consentita la continuazione dell'attesa e il susseguente atterraggio a condizione che il livello di sicurezza non sia ridotto rispetto al caso di diversione.

Tale formulazione, in linea con le vigenti normative europee in tema di "*in flight fuel management*" (vedi EU-OPS 1.375(b)), copre la generalità dei casi. La specificazione che l'attesa prolungata vada riferita a problemi di congestione del traffico, che ben si attaglia al caso e all'aeroporto della *occurrence*, potrebbe tuttavia essere riduttiva o disguidante in altre situazioni ed altri aeroporti, ad esempio qualora i motivi dell'attesa siano legati a fattori meteorologici o operativi per i quali la congestione del traffico è una conseguenza e non una causa .

In base alle considerazioni sopra esposte non si ritiene necessario far apportare alcuna modifica alla procedura summenzionata.

Status ENAC: Chiuso