

Follow-up Action on Occurrence Report

FACTOR n. 6/2009 Rev.0

Data :	30 Dicembre 2009
Operatore :	Commerciale
Data dell'evento	24 Febbraio 2004
Località	Punta Su Baccu Malu – Comune di Sinnai (Cagliari)
Aeromobile coinvolto	Cessna 500 Citation marche OE-FAN
Descrizione evento	In fase di discesa, a circa 28 NM dall'aeroporto di destinazione (Cagliari Elmas) l'equipaggio riportava campo in vista e richiedeva, ottenendola, l'autorizzazione ad effettuare un avvicinamento a vista. Dopo pochi minuti il velivolo impattava la cima del monte Su Baccu Malu (3333 piedi), 18 miglia ad Est dell'aeroporto. La fase del volo immediatamente precedente l'incidente si è svolta in condizioni di totale oscurità. A bordo si trovavano sei persone, di cui tre membri di equipaggio e tre componenti di un'<i>équipe</i> medica che stava rientrando a Cagliari per effettuare un trapianto d'organo. A seguito dell'impatto tutti gli occupanti perdevano la vita, mentre il velivolo andava completamente distrutto .
Relazione ANSV	Dalla relazione ANSV risulta che l'incidente, classificabile come Controlled Flight Into Terrain (CFIT), è stato causato dalla conduzione del volo ad una quota significativamente inferiore all'altitudine minima di settore, insufficiente a mantenere la separazione dal terreno, durante un avvicinamento a vista notturno in assenza di adeguati riferimenti visivi. L'Agenzia ha evidenziato, tra gli altri, i seguenti possibili fattori contributivi: - strumentazione dell'aeromobile non comprendente un apparato GPWS o TAWS, la cui installazione non è richiesta dalla normativa ;

- l'assunzione da parte dell'equipaggio di riferimenti visivi erronei, confusi con le luci di pista di Elmas, tenuto conto che l'equipaggio non aveva particolare familiarità con la zona di Cagliari; l'insorgenza, nell'equipaggio, di fenomeni di illusione ottica, con specifico riferimento al cosiddetto *"blackhole approach"*;

Pertanto ha formulato le seguenti raccomandazioni di sicurezza:

Destinatari: ENAC e EASA

RACCOMANDAZIONE ANSV- 1/28- 04/4/A/09

Testo :

"L'ANSV raccomanda che l'ENAC , con l'EASA, riconsideri i requisiti di installazione di sistemi TAWS per velivoli a turbina fino a 5700 Kg di massa in grado di trasportare da sei a nove passeggeri allo scopo di ridurre il rischio di incidenti CFIT."

Posizione dell' ENAC :

La materia è di competenza dell'EASA e dell'Unione Europea (UE), oggi unica titolata, in base al Reg. 216/2008, ad emettere normativa nel settore delle operazioni di volo per conto di tutti gli Stati dell'UE.

Status ENAC : Chiuso

Destinatario: ENAC

RACCOMANDAZIONE ANSV- 2/28- 04/5/A/09

Testo :

"valutare la possibilità di sensibilizzare i piloti, a livello di scuole di pilotaggio ed in occasione di sessioni ricorrenti di addestramento, sui rischi derivanti dal fenomeno in questione."

Posizione dell' ENAC :

L'ENAC recepisce la raccomandazione. Con lettera prot. DIRGEN-TLP-27/11/2009-0084302-P ha invitato tutte le Organizzazioni di addestramento a sensibilizzare i CRI/TRI (*Class Rating Instructors / Type Rating Instructors*) nella fase addestrativa e CRE/TRE (*Class Rating Examiners / Type Rating Examiners*) in quella di controllo, affinché vengano maggiormente enfatizzati, nell'ambito delle previste procedure, i rischi derivanti dalla manifestazione dell'illusione ottica durante il volo notturno con particolare riferimento al fenomeno del *"blackhole"* in fase di avvicinamento.

Status ENAC : Chiuso

Destinatari: ENAC , Aeronautica Militare, ENAV S.p.A.

RACCOMANDAZIONE ANSV- 3/28- 04/6/A/09

Testo :

“si raccomanda di instaurare un sistema di verifica periodica e puntuale delle informazioni contenute nell’ AIP Italia , in particolar modo di quelle relative a regolamentazioni e procedure, al fine di assicurare che non esistano difformità con la normativa vigente . Tale verifica dovrebbe essere estesa anche alla manualistica ufficiale del personale preposto ai servizi di assistenza al volo . In tale contesto , si raccomanda , altresì , di verificare che le informazioni attinenti regolamentazioni e procedure da riportare in AIP Italia e nella suddetta manualistica del personale preposto ai servizi di assistenza al volo non diano adito ad equivoci interpretativi sotto il profilo applicativo,che potrebbero avere ripercussioni negative sulla sicurezza del volo .”

Posizione dell' ENAC :

Già in data 21.10.2003, con il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (Vedasi Edizione 2 - Capitolo 8), l'ENAC aveva stabilito che le informazioni aeronautiche sono rese dall'ENAV mediante la pubblicazione dell'AIP – Italia, delle AIC (*Aeronautical Information Circulars*) e dei NOTAM (*Notice to Airmen*) e che il soggetto che possiede o elabora i dati oggetto di pubblicazione, il gestore nel caso di informazioni relative ad uno specifico aeroporto, è responsabile della correttezza dei dati stessi. Oltre a ciò aveva stabilito l'obbligo per il gestore di notificare all'ENAC ogni errore od omissione nelle informazioni dell'aeroporto ovvero ogni prevista modifica della configurazione dello stesso, tale da poter avere influenza su tali informazioni.

Successivamente, in data 24 Maggio 2007 l'ENAC ha emanato il Regolamento “*Servizio Informazioni Aeronautiche*”, che definisce i requisiti applicabili al Servizio Informazioni Aeronautiche stabilendo un sistema coerente con l'Annesso ICAO di riferimento.

Il suddetto Regolamento, la cui finalità è di assicurare il flusso di informazioni necessario alla sicurezza, alla regolarità ed all'efficienza della navigazione aerea. definisce, tra l'altro , i ruoli e le responsabilità dei soggetti interessati : in particolare al punto 7 esso afferma che “*i soggetti che intervengono nel ciclo di origine, trattamento e diffusione delle informazioni aeronautiche devono, nell'ambito delle rispettive competenze, intraprendere le misure necessarie ad assicurare che le informazioni ed i dati aeronautici siano tempestivi, adeguati e del livello qualitativo richiesto*”.

La manualistica operativa ad uso del personale preposto ai servizi di navigazione aerea è redatta e verificata in conformità alla normativa vigente dal fornitore dei servizi di navigazione aerea. Tale manualistica è soggetta alle verifiche ispettive effettuate in accordo alla normativa UE relativa alla iniziativa cielo unico europeo (SES) di recente applicazione.

Inoltre l' ENAC, nel quadro sopra esposto, individuerà, in stretta collaborazione con Aeronautica Militare, ENAV S.p.A. e gli altri soggetti originatori di dati aeronautici, un metodo per avviare un processo di verifica delle informazioni pubblicate in AIP Italia prima dell'entrata in vigore delle citate norme nazionali e comunitarie al fine di assicurare che le medesime siano coerenti con la normativa vigente, non diano adito ad equivoci interpretativi e siano e prive di rinvio a documenti difficili da reperire.

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.

Status ENAC: Aperto

Destinatari : Aeronautica Militare, ENAV S.p.A.

RACCOMANDAZIONE ANSV- 4/28- 04/7/A/09

Testo:

“si raccomanda di verificare che in materia di fornitura dei servizi del traffico aereo le disposizioni emanate da enti differenti, soprattutto se riferite a spazi aerei limitrofi, siano sempre opportunamente coordinate e congrue.”

Posizione dell' ENAC :

La raccomandazione non è indirizzata all'ENAC.

Status ENAC: Chiuso

Destinatari : Aeronautica Militare, ENAV S.p.A.

RACCOMANDAZIONE ANSV- 5/28- 04/8/A/09

Testo:

“si raccomanda di valutare l'opportunità di effettuare una verifica straordinaria di tutti i sistemi radar presenti sul territorio nazionale ed utilizzati per l'aviazione civile, al fine di verificarne l'effettiva copertura e segnalarne eventuali limitazioni a mezzo NOTAM ed AIP Italia .”

Posizione dell' ENAC :

La raccomandazione non è indirizzata all'ENAC.

Status ENAC: Chiuso