

## Follow-up Action on Occurrence Report

FACTOR n. 11/2007 Rev.0

Data : 5 Ottobre 2007

Operatore: Commerciale

Data dell'evento : 29/06/2003

Località : Olbia Aeroporto "Costa Smeralda"

Aeromobile coinvolto: SAAB 2000 marche: HB-IYB

Descrizione evento: L'aeromobile SAAB 2000 di proprietà della Swiss International Airlines Ltd, che operava il volo regolare di linea LX 2620 da Lugano ad Olbia con 24 passeggeri e 4 membri di equipaggio, in fase di atterraggio ha terminato la sua corsa oltre il limite di fine pista.

La causa dell'evento è stata attribuita da ANSV ad un'errata impostazione dell'avvicinamento caratterizzato da un'eccessiva velocità (oltre 20 nodi superiore alla Vref) e da un assetto molto picchiato .

Dal punto di vista della dinamica, l'aeromobile ha effettuato il *touch - down* con il solo ruotino anteriore ; il segnale *Weight On Wheel* (W.O.W.) non si è attivato e di conseguenza si è verificata l'indisponibilità del sistema *antiskid*, il bloccaggio delle ruote del carrello principale appena applicati i freni ed il mancato inserimento dell'inversione di spinta. Il velivolo ha così concluso la sua corsa oltre il limite di fine pista con l'esplosione dei quattro pneumatici del carrello principale.

Ulteriori fattori causali sono stati individuati nello scarso livello di *Crew Resource Management* (CRM), caratterizzato dal degrado della *situational awareness*, dall'assenza di capacità di *leadership* e di *decision making* da parte del comandante, nonché nel mancato rispetto delle previste norme operative per gli avvicinamenti a vista.

Analizzando l'esperienza del Comandante ANSV ha osservato che il medesimo, durante l'intera carriera, aveva evidenziato numerose carenze, mai superate, nell'ambito delle capacità di apprendimento ed altre rilevanti criticità riguardanti complessivamente le sue prestazioni lavorative.

**Raccomandazione ANSV-30/165-3/1/06**

Destinatario : ENAC, UFAC (Ufficio Federale dell'Aviazione Civile) della Confederazione svizzera

Testo : *“si raccomanda di sensibilizzare le compagnie di navigazione aerea alla scrupolosa ed attenta valutazione dei giudizi precedentemente espressi di non idoneità in ordine alle capacità psico-attitudinali dei piloti candidati a rivestire il ruolo di comandante. In particolare, è auspicabile, specie nei casi in cui compagnie di navigazione aerea siano coinvolte in progetti di fusione societaria e operativa, che vengano prese in considerazione, quando disponibili, tutte le valutazioni professionali riguardanti i piloti interessati a rivestire il ruolo di comando.”*

Posizione ENAC: La nomina di un comandante da parte di un operatore è regolamentata dall'Annesso III paragrafo OPS 1.955 del Regolamento CE 1899/2006 del 12 dicembre 2006 concernente l'armonizzazione di regole tecniche e procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile. Tale Regolamento entrerà in vigore a partire dal 16 Luglio 2008 ed il requisito OPS 1.955 è sostanzialmente identico al paragrafo JAR OPS 1.955 attualmente in vigore. L'ENAC ritiene che la raccomandazione condivisibile dell'ANSV sia di portata generale e che pertanto debba essere indirizzata da parte dell'Agenzia a tutte le Autorità; eventualmente, nel caso di quelle degli Stati appartenenti alla CE, tramite l'EASA. L'EASA infatti, a seguito della prossima approvazione delle modifiche al Regolamento CE 1592/2002 acquisirà le competenze in materia di operazioni aeree e le future eventuali modifiche regolamentari dovranno essere gestite in ambito comunitario.

ENAC, nel tenere conto di quanto raccomandato da ANSV, vigilerà attraverso le sue strutture territoriali sulla scrupolosa attuazione da parte degli operatori di quanto previsto dai regolamenti applicabili.

Status ENAC : Chiuso

**Raccomandazione ANSV-31/165-3/2/06**

Destinatario : ENAC, UFAC (Ufficio Federale dell'Aviazione Civile) della Confederazione svizzera

Testo : *“si raccomanda di sensibilizzare le compagnie di navigazione aerea ad effettuare, in sede di addestramento periodico del personale navigante, un'idonea e costante informazione finalizzata al rispetto assoluto delle norme operative riguardanti la stabilizzazione nell'avvicinamento finale.”*

Posizione ENAC: L'ENAC, accogliendo la raccomandazione, ha trasmesso, tramite le proprie strutture territoriali, il testo della stessa a tutte le compagnie di navigazione aerea interessate per le relative azioni di competenza.

Status ENAC : Chiuso