

ANCORA UNA “BRETELLA” COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION

Nella *runway incursion* occorsa il 5 ottobre 2016 all'aeroporto di Bruxelles e per la quale pochi giorni fa è stato emesso il rapporto investigativo (1) troviamo una immissione in pista da una bretella di raccordo classificata dall'ICAO come *hot spot*. L'8 ottobre 2001 nell'incidente di Linate ritroviamo una *runway incursion* proveniente da una errata bretella di raccordo (R5,R6); a Tenerife troviamo ancora una complicata uscita da bretella che ha contribuito al peggior disastro nella storia dell'aviazione. (2) Decisamente le *runway incursion*, sia pur nelle loro differenti modalità di svolgimento, rimangono uno dei fattori critici della sicurezza volo e quanto si può leggere nelle sessantadue pagine del rapporto diramato dall'AAIU belga ne costituisce una ulteriore prova.

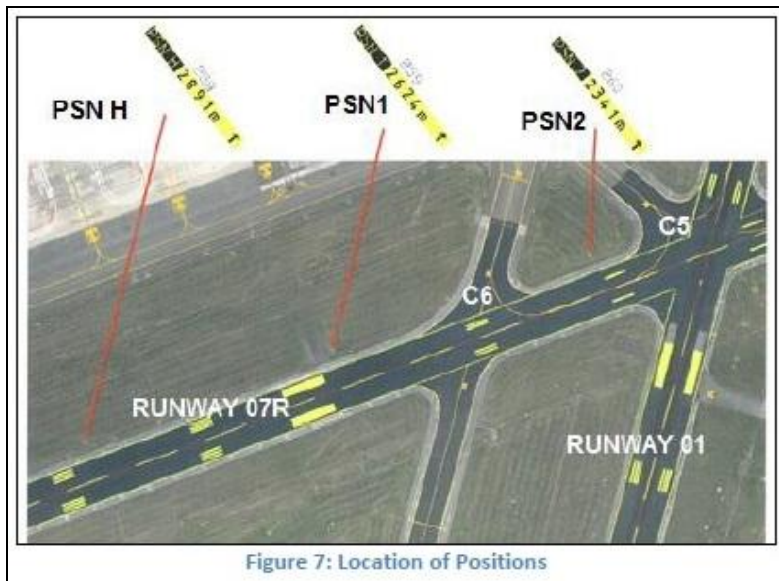
Era scesa ormai la sera sull'aeroporto di Bruxelles quando alle 18.41 UTC l'Airbus 320 di Aer Lingus (EI-EZW) regolarmente autorizzato all'atterraggio sulla pista 01 dello scalo belga riceve l'improvviso ordine to “go around”. Nello stesso momento un Embraer 190 della Air Dolomiti (I-ADJO) che era stato istruito “to line up and wait 07R” iniziava il decollo dalla pista 07 sulla quale si era immesso tramite l'intersezione C6. La sottoriportata sequenza delle comunicazioni è drammaticamente chiara e spiega perché subito dopo l'evento “the Tower controller was shocked and had to be replaced for the remainder of the shift.” La parte critica inizia alle 18:39:21 quando l'Embraer si mette in contatto con la torre.

Communication transcript		
Time	Station	Communication
18:25:46	DLH4TX	4TX at 145 right request pushback
18:25:55	GND	4TX, Roger, When clear of the Scandinavian right hand behind, pushback is approved.
18:26:03	DLH4TX	Pushback approved when clear of the Scandinavian on the Right, 4TX
18:32:30	DLH4TX	It is 4TX, Ready for taxi
18:32:34	GND	For the 4TX, roger, opposite traffic is joining the stand 155, as soon as clear continue Romeo 4, Inner, Zulu, Holding point Runway 07R, QNH1029
18:32:48	DLH4TX	Romeo 4, Inner, Zulu to holding point 07 when clear of traffic in front, may we take C5 for departure ?
18:32:58	GND	You can expect C6. After Inner 8, continue Outer 9, C6, Holding point 07R.
18:33:06	DLH4TX	Romeo 4, Outer to C6, 4TX
18:34:16	DLH4TX	Dolomiti 4TX, taxi is confirmed Outer 9 to C6
18:34:21	GND	For the 4TX, first inner 8, then Outer 9 to C6
18:34:26	DLH4TX	Copied, first inner then outer to C6, 4TX
18:39:14	GND	4TX, Report ready on Tower 120.775
18:39:17	DLH4TX	We report ready on Tower 120.775, 4TX
18:39:21	DLH4TX	Brussels Tower, H4TX approaching Charlie 6, Ready for departure
18:39:26	TWR	H4TX Charlie 6, Line up and wait 07R
18:39:30	DLH4TX	Charlie 6, Line up and wait 07R, 4TX
18:39:57	TWR	Shamrock 638, Cleared to land. Runway 01 Wind 070 degrees, 6 kt
18:40:02	EIN638	Cleared to land 01, Shamrock 638
18:40:58	TWR	Shamrock 638, Go Around sir, Go Around
18:41:00	EIN637	Go Around Shamrock 638
18:41:03	TWR	Lufthansa 4TX ?
18:41:07	DLH4TX	Pard ?
18:41:09	TWR	Heu You were not cleared for Take-off, if I'm not mistaken, sir

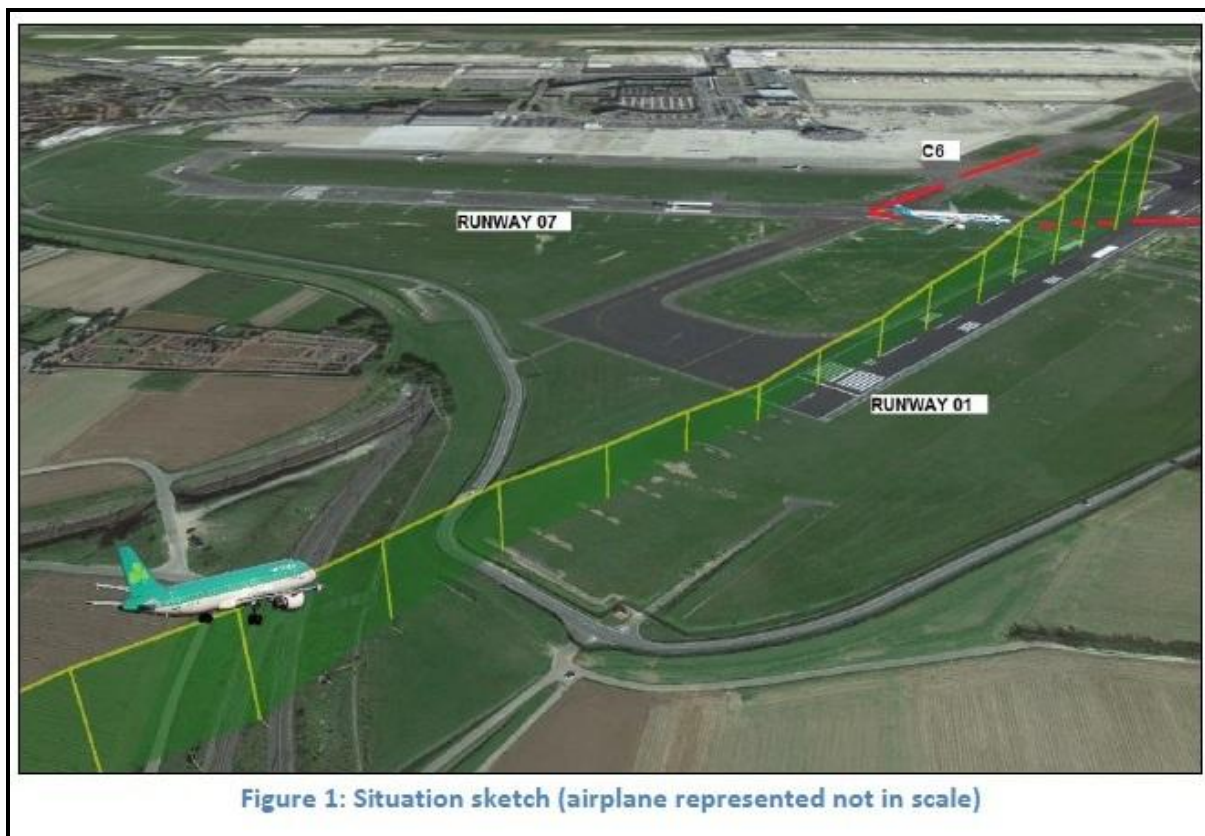
Questa la trascrizione delle comunicazioni radio fra la Torre e i due aerei. Shamrock 638 è il volo Aer Lingus in arrivo, DLH4TX è l'Embraer di Air Dolomiti il quale ha questo nominativo in quanto il volo era svolto per conto di Lufthansa.

(Pagina 19, paragrafo 1.9 “Communication”)

Dalla immagine che segue (pagina 22 del Rapporto) sono chiaramente visibili le due intersezioni C5 (quella richiesta dall'Embraer) e la C6 (quella autorizzata) che entrambe immettono alla pista 07R la quale poi interseca la pista 01 sulla quale stava atterrando l'Airbus.



Il potenziale conflitto che si era venuto a creare è ben evidenziato dal seguente grafico, tratto dalla pagina 10 del rapporto.



Nel rapporto dell'AAIU, disponibile sul nostro sito, (3) vengono anche rivelati i casi di decolli senza autorizzazione che si sono verificati in passato sullo scalo di Bruxelles.

Casi di decolli senza autorizzazione avvenuti su EBBR negli ultimi 5 anni: (4)

2012: 3
2013: 1
2014: 0
2015: 1
2016: 2

Viene anche ricordato che l'intersezione C6 è identificata dall'ICAO come "un punto critico" tale da venir citato nel Documento 9870 ovvero il *Manual on the Prevention of Runway Incursions*.

Riportiamo integralmente il testo relativo a cause e fattori contributivi (5)

3.2 Cause

The incident was caused by the take-off without clearance of an aircraft instructed to "line up and wait" on Runway 07R while an aircraft was in final approach of Runway 01.

3.3 Contributing factors

- Not using a mnemonic and/or cross-check for the take-off clearance by the DLH4TX crew.
- Limited traffic information/situational awareness given when delivering ATC clearances.
- Inadequate doubt-clearing management in the cockpit.
- The unfamiliarity of the crew with the airport.
- Authorizing aircraft to line up on RWY 07R at a short distance from the intersection with RWY 01 without correlation with landing traffic on this latter.
- Intersection and status of RWY 01 not indicated on RWY 07R.
- The complex taxiway layout (junction connecting 6 taxiways right before C6, the oblique angled entry taxiway including a part of the taxiway centerline lights).

Numerose le raccomandazioni emesse, fra le quali riportiamo quella relativa alla *situational awareness* relativa all'equipaggio (6) :

Recommendation to increase the situational awareness of the flight crew

Although the situational awareness of the flight crew will already be improved by the auditory aid of providing traffic information (see safety action by Belgocontrol under 4.2.1), neither the intersection with Runway 01/19 nor the status of Runway 01/19 is visually indicated when standing on Runway 07R. ICAO foresees some means (as part of the SMGCS) that can be used to increase the situational awareness, next to the mandatory standards. Such means could be:

- Variable message signs on both sides of the runway.
- Runway guard lights
- Stop bar
- Autonomous runway incursion warning system (ARIWS)

Therefore:

Safety Recommendation BE-2016-0020:

It is recommended that Brussels Airport Company performs a study aimed to improve the indications on Runway 07R of both the presence and the status of Runway 01-19 in the vicinity of their intersection.

- (1) Air Accident Investigation Unit (Belgium), "Serious incident Runway Incursion occurred 5 October 2016 Embraer ERJ 195 and Airbus A320 at EBBR" emesso il 27 marzo 2017 (AAIU-2016-21)
- (2) 27 marzo 1977, scontro a terra fra due Boeing 747, Pan Am e Klm, 583 vittime
- (3) Andare alla sezione "Other investigaton reports" sotto "About"
- (4) Dalla pagina 25 del rapporto: "1.16.2 Similar incidents in EBBR"
- (5) Dalla pagina 44 del rapporto
- (6) Dalla pagina 48 del rapporto

Safety Newsletter 18/2017 del 7 Aprile 2017

Newsletters emesse nel corso del 2017:

- 01/2017:** MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)
- 02/2017:** QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)
- 03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)
- 04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)
- 05/2017:** TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)
- 06/2017:** SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)
- 07/2017:** INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)
- 08/2017:** I CERVI DELL'AEROPORTO DO CHARLOTTE (16 febbraio)
- 09/2017:** COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)
- 11/2017:** SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)
- 12/2017:** PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
- 13/2017:** A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
- 14/2017:** LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
- 15/2017:** MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
- 16/2017:** L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
- 17/2017:** OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo)

www.air-accidents.com