

UN ALTRO CASO DI READBACK ERRATO

I casi di *near miss* (1) sono diventati fortunatamente eventi rari ma ultimamente ci siamo dovuti occupare dell'incredibile incidente dell'A320 Air Canada che stava atterrando sulla bretella di raccordo dell'aeroporto internazionale di San Francisco ove vi erano quattro aerei in attesa di decollare (vedi Newsletter n. 30) ed ora a pochi giorni di distanza abbiamo un altro caso nel cielo non certo affollato dell'Oceano Indiano, in prossimità di Mauritius.

Ancora, in data 28 giugno avevamo riportato la notizia e relativi commenti circa il caso di *near miss* che ha visto coinvolti due aerei della Meridiana sul cielo di Pantelleria. L'evento si era verificato il 26 agosto 2011, ma il rapporto era stato pubblicato a giugno di quest'anno. Circa questa *occurrence* se è pur vero che era "datata", è altrettanto vero che è avvenuta in Italia con i due velivoli sotto il controllo del nostro ATC, insomma **un caso che ci riguardava molto da vicino sotto diversi aspetti**. Tuttavia all'avvenuta pubblicazione del rapporto da parte dell'ANSV e della macroscopica "mancata attenzione" –così si esprime il rapporto- del controllore nostrano non ci risulta sia stata data grande diffusione. Citiamo questo incidente in quanto esso ha molti punti in comune con quanto accaduto nel cielo delle Seychelles. (2)

Il 14 luglio scorso un Airbus 330 della Air Seychelles (S7-VDM) era in volo da Mauritius a Mahe e stava in salita da FL 330 a FL 370. In direzione opposta vi era un A380 della Emirates (A6-EOT) livellato a FL400 proveniente da Dubai e diretto a Mauritius. Giunto alla distanza di circa 160 NM dall'aeroporto di destinazione l'A380 veniva autorizzato a scendere a livello 380.

L'equipaggio però effettuava il read back specificando la discesa fino a 360;

Questo errato messaggio non veniva corretto dal controllore di terra.

Quando i due velivoli attraversano entrambi il livello di volo 360 la separazione verticale è ZERO mentre quella orizzontale è stata di 7,5 miglia.

Nel frattempo entrambi gli apparati TCAS avevano fatto scattare *resolution advisories* con l'Airbus della Air Seychelles che effettuava una virata a destra.

Ennesimo caso di *near-miss* risoltosi senza tragiche conseguenze grazie agli apparati TCAS, destinato a venir registrato solo dagli addetti ai lavori. Tuttavia quando i nostri media hanno saputo che ai comandi dell'A330 c'era un comandante italiano alla notizia è stata data una ampia risonanza mediatica, una risonanza che sarebbe del tutto mancata se a pilotare quell'aereo ci fosse stato un comandante inglese o di qualsiasi altra nazionalità. A questo punto è stato inevitabile per noi collegare le due differenti reazioni date all'eroe italiano del giorno che ha evitato una catastrofe e quanto accaduto invece sul cielo di Pantelleria. In questo evento avevamo addirittura aerei che svolgevano **due servizi domestici italiani**, quindi presumibilmente con tutti nostri connazionali a bordo: ebbene, perché questa differenza nel relazionare l'opinione pubblica circa i due mancati incidenti?

Secondo l'ultimo Rapporto emesso dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo italiana (ANSV) un esame condotto sugli eventi di Airprox registrati nel 2016 ha evidenziato che *il 76 per cento degli stessi è*

sostanzialmente riconducibile a problematiche a carico dei fornitori ATS, mentre il 24% è attribuibile a comportamenti degli equipaggi di condotta difformi dalle istruzioni confermate e attese” (3)

Nell’anno 2016 i casi registrati dall’ANSV sono stati 130.

- (1) Un evento near-miss viene ufficialmente denominato “AIRPROX” dal documento ICAO 4444, il quale lo definisce una situazione nella quale si sia verificata una prossimità fra velivoli, ovvero una situazione in cui a giudizio del pilota o del personale di controllo aereo, ATS, la distanza tra aeromobili, così come le loro posizioni e velocità, siano state tali da compromettere la sicurezza degli aeromobili coinvolti.
- (2) Il rapporto su questo incidente è riportato nel nostro database sotto la sezione “Other Investigation Reports”
- (3) “Rapporto Informativo sull’attività svolta dall’ANSV e sulla sicurezza dell’aviazione civile in Italia nel 2016” , pag. 88

Safety Newsletter 31/2017 del 20 Luglio 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)
- 18/2017:** ANCORA UNA “BRETTELLA” COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 aprile)
- 19/2017:** UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)
- 20/2017:** MH370: LOCALIZZATO IL PUNTO DI CADUTA? (24 Aprile)
- 21/2017:** PERDITA PRESSIONE SU UN A380 E ATTERRAGGIO DI EMERGENZA (27 Aprile)
- 22/2017:** DA LOS ROQUES NESSUNA NOVITA’ (1 Maggio)
- 23/2017:** CONFLITTO FRA LA IATA E LA BLACK LIST DELLA UE (22 maggio)
- 24/2017:** UN CARRELLO SURGELATO (12 giugno)
- 25/2017:** LE SONDE PITOT COLPISCONO ANCORA (15 giugno)
- 26/2017:** L’AIRBUS LANCIA I NUOVI REGISTRATORI (22 giugno)
- 27/2017:** RIFLESSIONI SUL 27 GIUGNO 1980 (27 giugno)
- 28/2017:** UN READBACK ERRATO PORTA AD UN CONFLITTO DI TRAFFICO (28 giugno)
- 29/2017:** CONTROLLORI E PILOTI DIVISI DA UNA LINGUA COMUNE (11 luglio)
- 30/2017:** LA MANCATA STRAGE DI SAN FRANCISCO (13 luglio)

