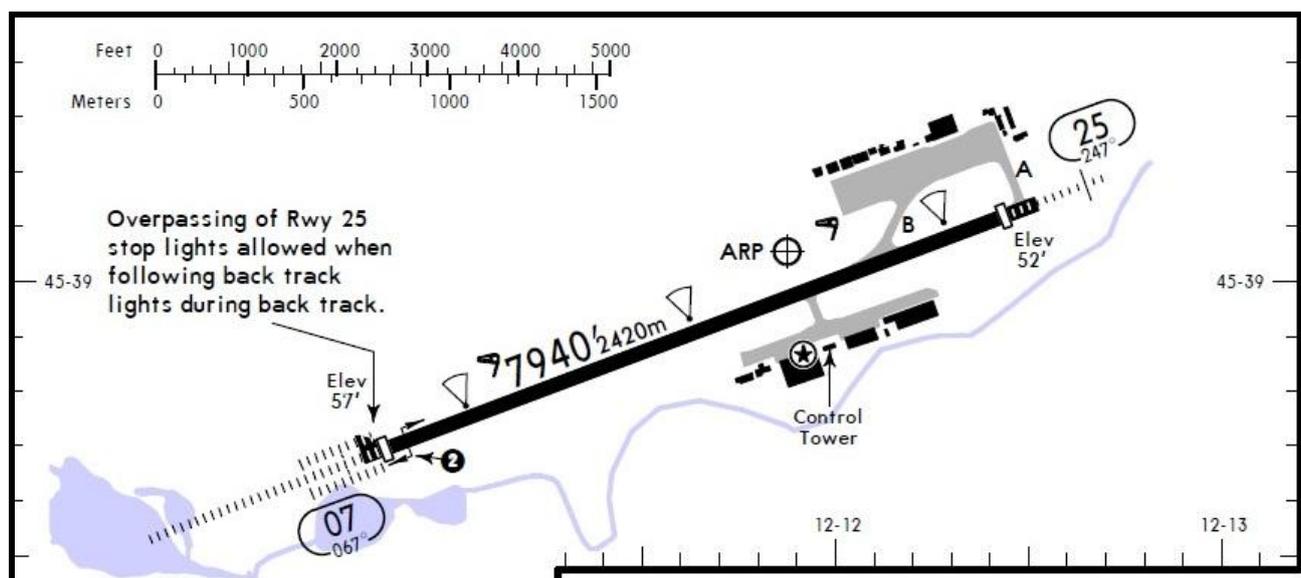


L'INCIDENTE DI TREVISO

Il “grave inconveniente” occorso all’aeroporto di Treviso il 7 maggio scorso ci fa capire quanto sia facile ancora oggi il verificarsi di tragedie aeree per un qualsivoglia motivo, nel caso specifico appellato come “distorta interpretazione” .

Fortunatamente quel giorno la visibilità era da codice “9999” ovvero più di 10 chilometri e ciò ha permesso ai due velivoli interessati di vedersi a vicenda e pertanto di evitarsi. Il fatto che la pista era unica e gli aeromobili per portarsi al decollo dovevano necessariamente effettuare il back-track (1) ci ha fatto tornare in mente Tenerife ma fortunatamente, come detto, la visibilità quel 7 maggio era ottima.

Un aereo era in atterraggio sulla testata 07, l’altro era in procinto del decollo dalla testata 25: in pratica i due velivoli avrebbero usato la stessa pista l’uno per decollare l’altro per atterrare. (2)



Il velivolo in decollo (RZR706) si trovava nella posizione “A” mentre RZR 1279 era in atterraggio sulla 07.

10.52:48 RZR 1279 contatta la torre e avverte di essere a 10NM dalla pista. La torre autorizzava all’atterraggio;

10.53:01 RZR 1279 conferma ricezione dell’autorizzazione all’atterraggio;

10.53:58 RZR 706 chiede il rullaggio;

10.55:33 RZR 706 si trova nella posizione di attesa “A” e la torre trasmette il seguente messaggio radio :
“Ryanair 706, runway 25, cleared for take off , 140 degrees, 5 knots” ;

“nei circa 30 secondi che seguivano era soltanto grazie all’attenzione dimostrata da entrambi gli equipaggi dei due voli coinvolti se l’evento manteneva solo una potenzialità di rischio. Infatti l’equipaggio di condotta di RYR 706 prima di muoversi dalla posizione di attesa “Alpha” guardava attraverso i finestrini verso destra osservando così le luci di atterraggio dell’altro aeromobile in avvicinamento per RWY 07 ad una distanza stimata di circa 2 NM. Successivamente interveniva anche l’equipaggio del RYR 1279 che, realizzata la situazione, confermava la propria posizione in corto finale per RWY 07.” (3)

10.55:39 RYR 706 : Ryanair 706 runway 25 cleared for take off, confirm?

10.55:42 Torre: Affirm. Runway 25, cleared for take off.

10.55:46 RYR1279 : Ryanair 1279 on short final runway 07.

10.55:50 Torre: 706 hold short Alpha, hold short Alpha.

10.55:53 RYR 706: Holding short Alpha 706.

10.55:59 RYR 1279: Confirm cleared to land?

10.56:02 Torre: Affirm, affirm, cleared to land.

Cause: la causa dell’evento è da attribuirsi esclusivamente al fattore umano/organizzativo. Nella fase di assunzione delle specifiche prerogative di TWR, per quanto riguarda l’impegno della pista, il CTA TWR, condizionato dalla distorta interpretazione del rilascio concesso al RYR706 per il decollo, ha momentaneamente dimenticato la presenza dell’aeromobile in finale, che pure aveva già autorizzato all’atterraggio meno di tre minuti prima.

Due le raccomandazioni emesse entrambe indirizzate all’ENAC:

1)

Testo: l’ANSV raccomanda di effettuare saltuarie verifiche sui singoli impianti operativi ATS allo scopo di certificare l’aderenza e la coerenza, alle norme operative generali approvate, delle pratiche di gestione operativa, come disciplinate dalle IPI, con particolare riguardo agli impianti operativi ATS aeroportuali con caratteristiche fisiche per cui sia prevalente l’uso alternato della medesima pista per decolli e atterraggi.

2)

Testo: l’ANSV raccomanda di sensibilizzare l’ENAV SpA:

- sulla possibilità di dotare la sala operativa della TWR di Treviso Sant’Angelo e quelle delle TWR di altri aeroporti similari (in cui sia prevalente l’uso alternato della medesima pista per atterraggi e decolli) di un ripetitore di presentazione radar, da cui il CTA TWR possa trarre le necessarie indicazioni posizionali nello spazio aereo circostante del traffico di competenza attuale e prevista; e/o
- sulla possibilità di sviluppare, a mezzo IPI, procedure e metodi adeguati per dare concreta evidenza al CTA TWR circa l’unico soggetto autorizzato ad impegnare univocamente la pista di volo.

- (1) Back-track = percorso di aeromobile sulla pista attiva in senso inverso alla direzione di uso.
- (2) Il volo Ryanair 706 era espletato dal Boeing 737-800 EI-DPH ; il volo Ryanair 1279 era espletato dal boeing 737-800 EI-EFN
- (3) Dalla pagina 5 del rapporto ANSV.

Il testo completo del rapporto d'inchiesta emesso dall'ANSV si trova caricato nel nostro sito sotto la sezione "Other investigation reports"

Safety Newsletter 33/2019 del 2 luglio 2019

Newsletter emesse nel corso del 2019 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2019** : Bird strike di Ryanair a Ciampino: il rapporto (5 gennaio 2019)
- 02/2019** : Il subdolo pericolo degli aggiornamenti in avionica (11 gennaio 2019)
- 03/2019** : Prima vittima ufficiale dei fumi tossici (23 gennaio 2019)
- 04/2019** : Scontri aerei al confine Italia-Francia (27 gennaio 2019)
- 05/2019** : 51 morti a causa del capitano depresso (31 gennaio 2019)
- 06/2019** : Precipita B767 Amazon, 3 morti (24 febbraio 2019)
- 07/2019** : MH370: non è stato un incidente (1 marzo 2019)
- 08/2019** : Ancora un incidente a un 737MAX (10 marzo 2019)
- 09/2019** : Aggiornamento su Ethiopian 302 (11 marzo 2019)
- 10/2019** : La verità sul 737MAX (13 marzo 2019)
- 11/2019** : Chi pilota l'aereo, il computer o l'uomo? (13 marzo 2019)
- 12/2019** : Prima di Ethiopian 302, Lion Air 610 (15 marzo 2019)
- 13/2019** : Emergono dettagli sulla certificazione del 737MAX (18 marzo 2019)
- 14/2019** : Quando l'aereo è troppo nuovo (22 marzo 2019)
- 15/2019** : Un altro pilota suicida in Botswana (27 marzo 2019)
- 16/2019** : Avviso di stallo e recupero (29 marzo 2019)
- 17/2019** : Ethiopian, quel precedente del 25 gennaio 2010 (4 aprile 2019)
- 18/2019** : ET302: quello che dicono le registrazioni (6 aprile 2019)
- 19/2019** : Avvelenamenti negli aerei (Aerotoxic Syndrome) (8 aprile 2019)
- 20/2019** : B737MAX, chi ci ha rimesso di più? (18 aprile 2019)
- 21/2019** : Due piloti Cathay perdono la vista durante il volo (26 aprile 2019)
- 22/2019** : L'importanza dell'addestramento dei piloti (2 maggio 2019)
- 23/2019** : Aeroflot 1492, primo aggiornamento (5 maggio 2019)
- 24/2019** : Aeroflot 1492, secondo aggiornamento (6 maggio 2019)
- 25/2019** : I fulmini e la sicurezza del volo (8 maggio 2019)
- 26/2019** : Vicino alla tragedia (10 maggio 2019)
- 27/2019** : Uomo vs Computer: un capitano si confessa (20 maggio 2019)
- 28/2019** : Quel maledetto confronto B737:A320 (22 maggio 2019)
- 29/2019** : Incidente di Mosca: anche il windshear (30 maggio 2019)
- 30/2019** : Tail strike al decollo causa fretta (13 giugno 2019)
- 31/2019** : Nuovi dettagli sull'incidente di Mosca (16 giugno 2019)
- 32/2019** : Morti sospette (27 giugno 2019)

www.air-accidents.com