

INCIDENTE “SERIO” A UN ATR72-212 IRLANDESE

La AAIU irlandese, Air Accident Investigation Unit, ha pubblicato il rapporto su un incidente, catalogato come “serio” occorso a un ATR 72 in servizio fra Edinburgo e Dublino il quale si è comunque risolto senza alcun problema per gli occupanti a bordo, in totale 54 persone (4+50). (1) Pubblichiamo alcuni dei punti essenziali esposti nel rapporto anche perchè in esso viene citata la nostra ENAC, Ente Nazionale Aviazione Civile quale Ente che ha rilasciato nel 2013 la licenza di volo del comandante. (2)

Questa **la sinossi** dell'incidente:

Il velivolo, un ATR 72-212 versione-600, si stava avvicinando all'aeroporto di Dublino (EIDW) nel corso del collegamento di un volo passeggeri schedato dall'aeroporto di Edimburgo.

Durante la fase di discesa intermedia prima di iniziare la procedura in vigore di avvicinamento strumentale, l'aeromobile è sceso al di sotto della quota assegnata dall'addetto al controllo del traffico aereo.

A seguito di ciò sullo schermo radar del controllore è scattato l'Avviso di minima altitudine di sicurezza" (MSAW) che allertava il controllore della deviazione in corso. Immediatamente contattato dal controllore il comandante ha iniziato la procedura per mancato avvicinamento, è salito ad un'altitudine di sicurezza e ha ottenuto il vettoramento radar per un secondo avvicinamento. L'aereo è poi atterrato all'aeroporto di Dublino senza ulteriori problemi.

L'aereo in questione è un ATR72-212 versione 600 che presenta alcune differenze rispetto alla precedente serie 500. Quando entrato nella zona di controllo di Dublino (CTA) a 23 miglia nautiche a est di Dundalk il velivolo era stato autorizzato a scendere a 3.000 piedi e a dirigersi sul punto **LAPMO**. Poco dopo l'ATC autorizzava l'aeromobile a dirigersi direttamente verso la posizione **MAXEV** per effettuare l'avvicinamento ILS per la pista 28 avvertendo di chiamare una volta stabilizzato. Veniva anche autorizzato a scendere a 2000 piedi.

Alle **16.32**, l'aeromobile riceveva una istruzione di limitazione della velocità a 190 nodi al fine di mantenere la separazione da un altro traffico che si trovava 7,5 NM avanti nella sequenza di avvicinamento. Un minuto dopo, il controllore avvertiva di ridurre ulteriormente la velocità a 160 nodi una volta raggiunto il successivo *waypoint* MAXEV.

Alle **16.39:26**, quando l'aereo ha toccato l'altitudine di 1.200 piedi, è scattato un allarme MSAW (3) sullo schermo radar del controllo a terra, e a seguito di ciò il controllore chiedeva: *confirm established on the localiser runway 28?*

A questa domanda il comandante rispondeva: *“Em ye yes confirm we are now eh going eh going around eh [callsign]”*

Il controllore richiedeva chiarimenti sulle intenzioni del comandante: *eh [callsign] just confirm you are going around?*

E a questa domanda il comandante rispondeva: "Affirm"

Durante lo scambio di questi messaggi, l'aereo continuava a scendere fino a raggiungere un'altitudine di 1.082 piedi e una IAS di 168 kts. L'aereo in quel momento si trovava a 1,75 NM a ovest di MAXEV: l'altitudine di un velivolo in questo punto della procedura di atterraggio ILS per la pista 28 avrebbe dovuto essere di 1.975 piedi.

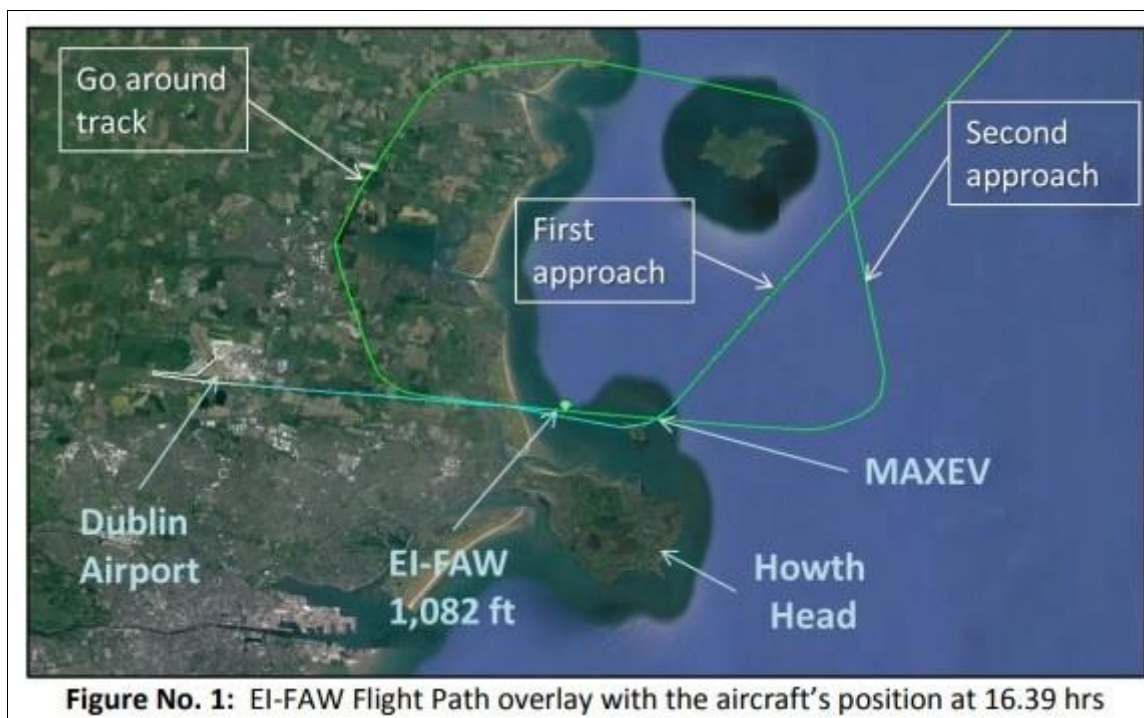


Immagine tratta dalla pagina 4 del Rapporto

Durante il primo avvicinamento i flaps dell'aereo erano rimasti a zero gradi con il carrello nella posizione "UP". In seguito all'allarme MSAW e all'intervento del controllore, l'aereo effettuava un *go-around* salendo ad un'altitudine assegnata di 3.000 piedi. Durante questa fase, a 1.390 piedi e 177 kts durante la salita, i flaps sono stati selezionati da zero a 15 gradi. La velocità si riduceva a 147 nodi e ciò avveniva a 2.800 piedi mentre l'aereo procedeva per livellarsi a 3.000 piedi. L'aereo continuava l'avvicinamento ILS, avverte il rapporto *with radar guidance* e completava l'atterraggio senza incidenti.

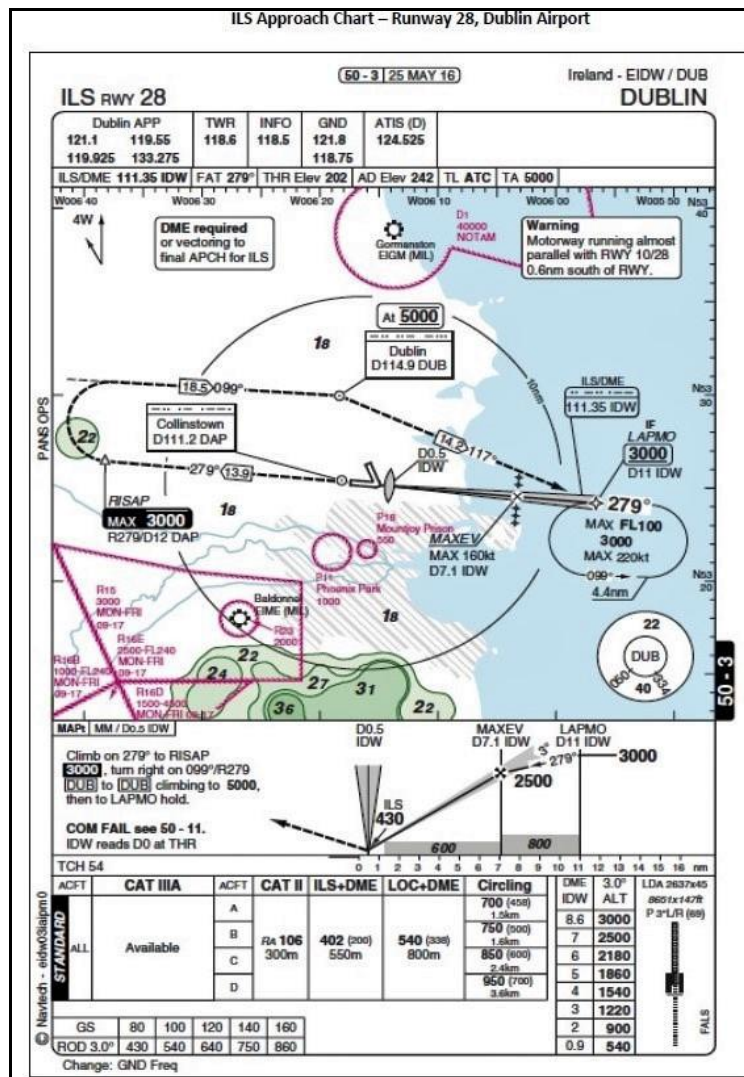
Durante i colloqui investigativi condotti nell'inchiesta, il Comandante ha fra l'altro dichiarato di aver sopravvalutato il livello di esperienza del copilota e la capacità di pilotare l'aereo. Ha detto che egli personalmente non aveva molta esperienza con la versione '600', e che "il funzionamento del TLU era completamente diverso e nuovo", vi erano inoltre differenze nel sistema di indicazione Vmo (max operating speed) fra le due versioni dell'ATR 72, la 500 e la 600. Non era inoltre sicuro che sull'aereo esistesse un allarme sonoro Vmo, ma era certo che tale allarme non aveva suonato durante il volo. (4)

Il co-pilota da parte sua ha dichiarato che “ *in his opinion, the Commander’s comprehension of the English Language was at around 90% of what was being said to him, both prior to and during the flight.*” (5)



Photo No. 2: An ATR 72-212A; ‘-500’ cockpit (left) and ‘-600’ ‘Glass Cockpit’ (right)

Immagine tratta dalla pagina 10 del rapporto



In questa cartina di avvicinamento pista 28 si possono osservare i due waypoints LAPMO e MAXEV con le rispettive altitudini di attraversamento. (appendice B del Rapporto)

Il rapporto che consta di 34 pagine è integralmente riportato sotto la nostra sezione “Other Investigation Reports” e va letto tutto per valutare appieno la formazione degli equipaggi, la loro esperienza e i regolamenti in vigore circa l’approvazione delle licenze per gli equipaggi rispetto appunto alle varianti esistenti sui due modelli dell’ATR in questione.

La AAIU in chiusura del rapporto elenca due specifiche raccomandazioni sulla sicurezza, le quali secondo quanto avverte lo stesso rapporto, alla data di uscita dell’Investigation Report, risultano ancora “pendenti” ovvero non implementate.

4. SAFETY RECOMMENDATIONS		
No.	It is Recommended that:	Recommendation Ref.
1.	Stobart Air should ensure that its flight crews understand the requirements of the <i>Operations Manual Part A</i> in relation to the preservation of recorded data and responsibilities of the flight crew for accurate reporting of occurrences.	IRLD2021001
2.	Stobart Air should review and amend the <i>Operations Manual Part A</i> relating to ‘ <i>Restricted Flying Flight Crew</i> ’ to account for differences between the ‘-500’ and ‘-600’ versions of the ATR 72 series aircraft.	IRLD2021002

- (1) Il velivolo (EI-FAW, c/n 1122) apparteneva alla compagnia irlandese Stobart Air, fondata nel 2014. L’incidente è avvenuto il 2 settembre 2016 ma il rapporto è stato pubblicato il 15 gennaio 2021.
- (2) In merito specifica fra l’altro il rapporto sotto il capitolo 14 “Informazioni sul Personale”: *The Aircraft Commander held a European Union (EU) Airline Transport Pilot Licence (Aeroplane) issued in August 2013 by ENAC. The Commander’s type and instrument ratings for the ATR 42/72 series aircraft were revalidated on 20 December 2015. The Commander’s Class One Medical Certificate was valid until 1 June 2017. At the time of the event, the Commander had amassed approximately 11,000 hours total flying time. This included a total of 7,200 hours on ATR 42/72 aircraft. This comprised 60.47 flying hours on the ATR 72-212A ‘-600’ version, all of which were as Pilot-in-Command. These hours were achieved as part of the Commander’s initial training with the Operator, which commenced on 19 July 2016.*
- (3) MSAW= Minimum Safe Altitude Warning
- (4) TLU = Travel Limitation Unit ; questo il testo riportato alla pagina 15 sotto il capitolo “Intervista del comandante”: *During the interview, the Commander told the Investigation that he had overestimated the Co-pilot’s experience level and ability to fly the aircraft. He said that he personally did not have a lot of experience with the ‘-600’ version, and that “the operation of the TLU was completely different and new” because the Vmo indication system was different between the two aircraft, and that as a result he did not monitor the PF as closely as he should. He was unsure if a Vmo aural warning alarm existed on the aircraft, but was sure that no such alarm sounded during the flight.*
- (5) Pagina 16 del Rapporto. “Intervista con il co-pilota”