

SFIORATA UNA CATASTROFE A DUBLINO PER UN "FURTHER" MALINTERPRETATO

16 ottobre 2010 aeroporto di Dublino. L'Airbus A319 (D-AGWJ) è in corto finale, autorizzato all'atterraggio per pista 28 quando a sole 0.4 miglia nautiche dal suo touchdown effettua una improvvisa riattaccata in quanto vede che un altro velivolo ha impegnato l'inizio pista su cui sta atterrando.

L'incidente (classificato come "serio") è stato oggetto di una tempestiva investigazione da parte dell'AAIU irlandese (Air Accident Investigation Unit, rapporto 2011-019) che è stata rilasciata in data 11 novembre 2011 nella quale, ancora una volta, viene alla ribalta il problema del linguaggio aeronautico mettendo a nudo le incredibili, catastrofiche conseguenze che può avere un semplice termine, **una sola parola** nell'ambito delle operazioni aeronautiche. Ovviamente va pure subito chiarito, come vedremo, che oltre a questa prima constatazione vi è stata la negligenza nel non aver rispettato ciò che il manuale operativo chiaramente prevedeva.

Le condizioni meteo erano buone la mattina del 16 ottobre all'aeroporto di Dublino. Il Boeing 737 (TC-JGG) con 6 membri di equipaggio e 99 passeggeri era pronto per il decollo destinazione Istanbul, mentre l'Airbus 319 era in arrivo da Colonia con 5 membri di equipaggio e 125 passeggeri .

10.26:26 : Dall'area parcheggio il B737 viene autorizzato a "Taxi link four, foxtrots, echo one, hold short runway two eight"; a questa istruzione il TC-JGG risponde: "Taxi foxtrot, echo one, holding point runway two eight" . In questo momento l'A319 è a 10 miglia dalla testata pista.

Precisiamo che *foxtrot echo one* è la fraseologia radio che intende la Taxiway F – E1.

10.26:56 : inizia il taxiing del B737.

10.27:35 : il controllore al movimento di superficie comunica "hold short runway two eight, monitor Tower one one eight six, bye bye" ; risposta "hold short two eight, one one eight decimal six, good day". A questo punto il velivolo in avvicinamento si trovava a una distanza di 6.2 NM

10.29:20 : Sulla 118.60 il D-AGWJ a una distanza di 1.7 NM dal touchdown viene autorizzato all'atterraggio; l'acknowledge viene dato alle 10.29:24

10.29:32 : il TC-JGG attraversa la TWY E1 (holding position) per la pista 28 ; in questo momento l'A319 è a 1.25 NM dalla testata pista.

10.29:42 : il controllore ordina al D-AGWJ "go around runway two eight, wind zero one zero six knots"

Simultaneamente a questa trasmissione, anche il D-AGWJ trasmette: "we are going around there's (an aircraft) entering the runway" ; infatti in quel momento il TC-JGG stava entrando nella pista 28. Quando il D-AGWJ ha effettuato la riattaccata era ad una altezza di 300 piedi dalla superficie della pista.

10.29:47 : le registrazioni del radar di superficie indicano che il TC-JGG si è fermato sulla centrelina della pista 28 quando il D-AGWJ si trovava a 0.5 NM dal touchdown point. La separazione minima verticale registrata fra i due velivoli è stata di 144 ft punto nel quale la minima orizzontale è stata di 0.4 NM.

L'Airbus effettua la riattaccata e atterrerà senza altri problemi pochi minuti dopo, ed anche il TC-JGG sarà autorizzato alla partenza per Istanbul senza ulteriori ritardi.

Fin qui la sintesi dei fatti. Ovviamente a entrambi i comandanti è stato chiesto di sottomettere il loro rapporto all'AAIU per chiarire i dettagli dell'incidente occorso. Ed è in questa sede che da parte dell'equipaggio del velivolo battente bandiera turca si è potuto appurare quanto segue.

Durante la fase che ha preceduto il decollo l'equipaggio del B737 aveva letto sull'Airport briefing delle carte di navigazione la seguente frase (*il neretto è nostro, ndr*) :

“for normal visibility conditions, CAT 1 RWY holding positions are established on all TWYs which intersect with RWYs. A **further** holding position is established on RWY 16/34”

Ebbene il comandante ha dichiarato che l'equipaggio ha interpretato la parola “further” con il significato di “ahead” e pertanto ritenevano che un'altra posizione di attesa per la pista 28 era disponibile sul punto TWY E1 sulla pista 16/34. Per capire questo ragionamento bisogna aver presente che la testata della pista 34 **coincide** con la testata della pista 28. Subito dopo, avverte il capitano nel suo rapporto, “improvvisamente abbiamo capito che quando siamo entrati sulla pista 16/34 (*ove si presumeva essere situato il further point di attesa, ndr*) eravamo anche penetrati nella RWY 28”.

Due i punti da mettere in rilievo: una errata interpretazione di un termine, ed il fatto che è occorsa una **overlapping** delle trasmissioni fra la torre che ordina la riattaccata e quella del pilota dell'A319 che avvertiva che avrebbe riattaccato. Il che significa –avverte il rapporto della AAIU- che la torre non ha udito il messaggio del D-AGWJ e il pilota di quest'ultimo non ha udito l'ordine di riattaccata. Fortunatamente in questo caso il sovrapporsi ha riguardato due messaggi dallo stesso contenuto. Tuttavia è veramente preoccupante notare come l'overlapping delle trasmissioni sia un elemento ricorrente nelle investigazioni aeronautiche.

Le conclusioni del rapporto individuano come **probabile causa** il fatto che l'equipaggio del TC-JGG non si sia attenuto ai limiti della autorizzazione da loro ricevuta, in pratica permettendo al velivolo di entrare nella pista attiva senza autorizzazione. I fattori in concausa (contributory factors) sono stati individuati nella distrazione dell'equipaggio del TC-JGG durante la fase di rullaggio; infatti il manuale dell'operatore in questione avverte che durante il taxiing “both pilots must be very careful about the environment”. Il manuale invece non prevede, ed è questo un altro contributory factor, una procedura verbale di cross-check per l'entrata in pista.

Prendendo atto di quanto sopra sono state diramate ben 6 safety recommendations fra le quali è compresa anche quella rivolta all'autorità irlandese per l'aviazione civile di chiarire la frase “A further holding position is established on RWY 16/34”.

AAR- Safety Newsletter (15/11), 14 Novembre 2011