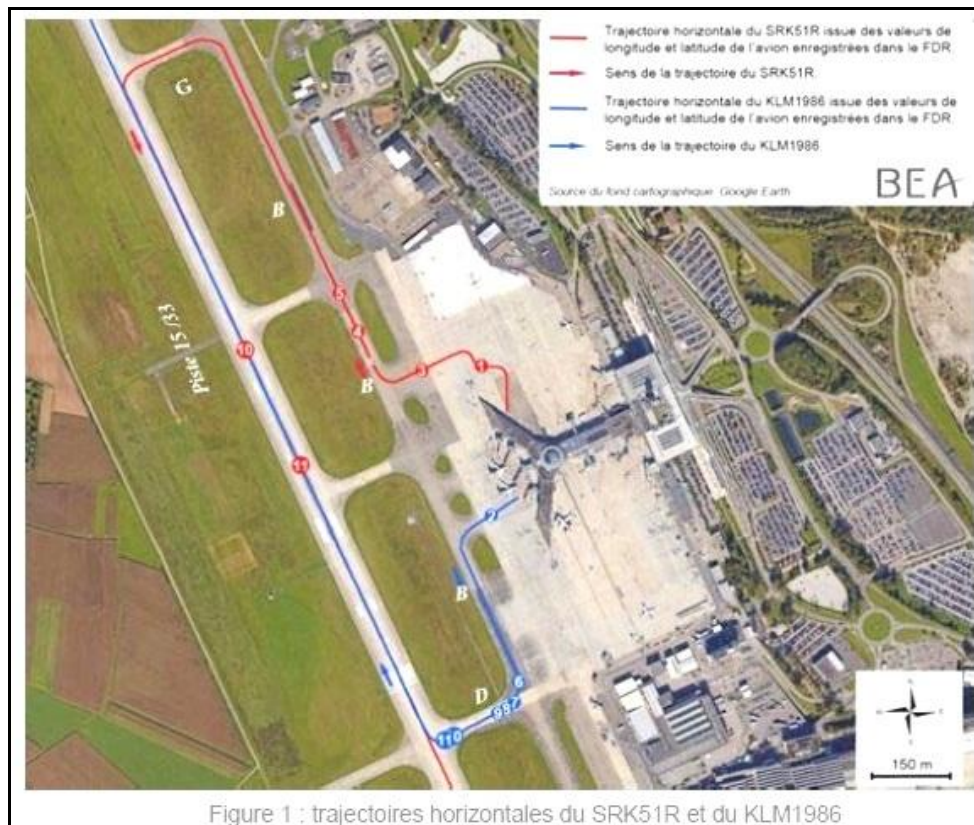


RUNWAY INCURSION A BASILEA-MULHOUSE

Pochi giorni orsono la BEA francese (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses) ha emesso il rapporto di inchiesta sull'incidente grave avvenuto all'aeroporto di Basilea-Mulhouse in data 7 marzo 2016. L'evento è "datato" ma per la serietà del caso ripetiamo opportuno proporlo all'attenzione dei lettori. L'incidente rammenta, sia pur nella diversità della situazione meteo e degli aeromobili coinvolti, il disastro di Tenerife avvenuto anch'esso nel mese di marzo. (1)

7 marzo 2016 ore 10.07 locali, la visibilità è di 10 chilometri; l'ATIS comunica che la pista in uso è la 15. All'aeroporto di Basilea si trovano un Dornier 328 (HB-AEO) della Skywork e un Embraer 190 (PH-EXB) della Klm Cityhopper. Entrambi svolgono servizi di linea e sono in partenza, il primo verso Berna (volo SRK51R) il secondo diretto ad Amsterdam (volo KLM1986).



Il Dornier 328 (traiettoria rossa) viene autorizzato per la partenza su pista 15 via taxiway Bravo e Golf ;
 l'Embraer 190 (traiettoria blu) viene autorizzato a portarsi alla pista 33 via taxiway Bravo e Delta.
 In pratica i due velivoli dovranno decollare dalla stessa pista in direzione opposte. Questa la sequenza delle comunicazioni chiave.

09.50:48 KLM: *We will request initial clearance in just a few moment, however is runway 33 available today ?* Il controllore risponde che ancora non è in grado di comunicare la pista.

10.02:51 Il controllore informa il volo KLM che la partenza da pista 33 è accettata.

10.06:40 Il Dornier 328 entra in frequenza pre-volo *“request taxi and request shortcut to the left”*. Viene autorizzata la pista 15 via rullaggio Bravo (“B”)

10.06:50 Il Dornier richiede l’autorizzazione al rullaggio al controllore Pre-volo (PVL):

Skyfox 51 ROMEO, request taxi and request shortcut to the left ». il rullaggio viene autorizzato per la pista 15 via bretella BRAVO.

10.06:56 La Klm chiede l’autorizzazione al rullaggio. Viene autorizzata la pista 33 via l’intersezione Delta (“D)

10.07:08 Il Dornier chiede l’autorizzazione alla partenza via l’intersezione GOLF e **passa con la torre.**

10.07:46 Il Dornier ottiene dalla torre l’autorizzazione al decollo pista 15 via intersezione GOLF.

10.08:32 Solo adesso la Klm passa con la torre: *“KLM1986 maintain 33 DELTA, contact tower 118.3 bye bye”* »

10.08:44 *“« KLM 1986, hello we are ready for departure DELTA »*

10.08:47 *“« KLM1986 bonjour, hold short of runway 33 DELTA »*

10.08:51 *“Line up and wait runway 33 DELTA”* » ma undici secondi dopo alle

10.09:02 Il Klm Cityhopper entra nella pista 33

10.09:10 La torre avverte: *“KLM1986 maintain position, stop”* ma mentre avviene questa comunicazione il Dornier 328 decolla e ben capendo cosa era accaduto avverte:

10.09:14 *“We are airborne, we are airborne, don’t worry”* »

Nel momento in cui le due traiettorie si incrociano il Dornier sorvola l’Embraer con una separazione fra i due velivoli di 380 piedi (116 metri). L’equipaggio del Dornier è ben cosciente del rischio di collisione sorto. Annota in merito il rapporto: *“L’équipage du SRK51R indique qu’il a pris conscience du risque de collision avec le KLM1986 alors que leur aéronef était proche de V1/VR.”* (2)

In pratica il KLM1986 era stato istruito **to hold short of the runway** *“KLM1986 bonjour, hold short of runway 33Delta”*

Il read back di questa istruzione è stato: *“Line up and wait runway 33 Delta”*

Ma undici secondi dopo, l’Embraer entrava in pista quando il Dornier iniziava il decollo e sorvolava l’aereo della KLM.

Il rapporto specifica che le autorità francesi adottano una procedura radiotelefonica differente da quella raccomandata dall’ICAO. La differenza era stata ufficialmente notificata all’ICAO. (3)

L’OACI raccomanda la seguente fraseologia :

« KLM1986 hold short of holding point DELTA runway 33 ».

La France utilizza la seguente fraseologia :

« KLM1986 maintain holding point DELTA runway 33 ».

La fraseologia usata è stata la seguente:

“KLM1986 maintain 33 DELTA, contact tower 118.3 bye bye” ».

Ma si può notare come nella comunicazione trasmessa manchi il termine essenziale “HOLDING POINT” previsto sia dall’ICAO, sia dalla variante francese.

La runway incursion -annota il rapporto- è risultata da una errata interpretazione delle istruzioni ATC da parte dell’equipaggio della Klm con l’aggravante che l’ATC non ha evidenziato l’errore nel read-back. Né l’equipaggio Klm, né l’ATC hanno monitorato visualmente la situazione malgrado la visibilità lo permettesse.

Viene pure evidenziata una *time pressure* e distrazione nel cockpit della Klm. (4)

Il testo completo del rapporto della BEA (in lingua francese) è disponibile sul nostro sito alla sezione "About" , sotto "Other Investigation Reports" alla data del 7 Marzo 2016.

(1) 27 marzo 1977, Aeroporto di Tenerife. Un Boeing 747 della Klm decolla quando ancora la pista è occupata da un altro velivolo.

(2) Pagina 6 del Rapporto

(3) Per la precisione così si esprime il rapporto della BEA (pagina 8): *"procédure de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne différente de celle recommandée par l'OACI en ce qui concerne le vocabulaire utilisé lors des clearances de maintien de position. Cette différence avait été notifiée par la France à l'OACI. "*

(4) Per la precisione, così si esprime il rapporto alla pagina 16: *"une pression temporelle et des distractions dans le poste de pilotage."*

Safety Newsletter 17/2018 del 5 Aprile 2018

Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

01/2018 : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)

02/2018 : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)

03/2018 : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)

04/2018 : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)

05/2018 : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)

06/2018 : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)

07/2018 : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)

08/2018 : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con "coda pesante" (9 febbraio 2018)

09/2018 : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)

10/2018 : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)

11/2018 : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)

12/2018 : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)

13/2018 : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)

14/2018 : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)

15/2018 : Turboelica e Jet, cosa dicono le statistiche safety? (27 febbraio 2018)

16/2018 : Terzo incidente del 2018 (13 marzo 2018)

www.air-accidents.com