

## COMUNICATO DEL BAZL SULLE OPERAZIONI DEI JUNKER 52

In data 16 agosto il BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) ha emesso il seguente comunicato:

“Dopo l'incidente ad un Junkers Ju-52 occorso il 4 agosto scorso, l'UFAC ha analizzato la situazione con JU-Air e lo Swiss Safety Investigation Board (SUST). Attualmente non vi sono prove di un problema tecnico generale con il Ju-52 che giustificerebbe la messa a terra del resto della flotta svizzera di Ju-52. Tuttavia, l'indagine della SUST può durare da alcune settimane a mesi. Se durante questo periodo dovesse emergere una indicazione di problema tecnico, l'UFAC rivaluterà la situazione ed eventualmente emetterà un divieto dei voli.

Tuttavia fino a quando non vi saranno ulteriori risultati sull'inchiesta dell'incidente, la compagnia JU-Air deve attuare misure di prevenzione stabilite dall'UFAC:

- aumentare la quota minima di sicurezza;
- installazione di un registratore di dati GPS;
- in terzo luogo, i passeggeri dovrebbero rimanere con le cinture allacciate durante il volo e non essere in grado di circolare liberamente all'interno del velivolo. Questo vale anche per le visite nella cabina di pilotaggio durante il volo.

Queste misure precauzionali devono essere implementate da JU-Air prima di riprendere le operazioni di volo.

Da parte sua la compagnia JU-Air ha già assicurato all'UFAC che implementerà le nuove misure di sicurezza. Qualora emergessero novità dalle indagini di sicurezza in corso, l'UFAC si riserva il diritto di richiedere ulteriori misure immediate. “

### (1) Questo il testo originale in lingua tedesca:

Bern, 16.08.2018 - Die Dübendorfer JU-Air will am Freitag den Flugbetrieb mit ihren beiden Oldtimerflugzeugen vom Typ Junkers Ju-52 wieder aufnehmen. Nach dem Absturz einer Ju-52 am 4. August haben sich bis jetzt keine Hinweise auf ein generelles technisches Problem dieses Flugzeugtyps ergeben. Solange zum Unfall noch keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL die Aufsicht bei der JU-Air erhöht. Für die Aufnahme des Flugbetriebes muss die JU-Air aber zuerst vorsorgliche Massnahmen des BAZL erfüllen.

Nach dem Absturz einer Junkers Ju-52 am 4. August hat das BAZL mit der JU-Air und der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST die Situation analysiert. Momentan gibt es keine Hinweise auf ein generelles technisches Problem bei der Ju-52, das ein Grounding der restlichen Schweizer Ju-52-Flotte rechtfertigen würde. Die Untersuchung der SUST kann aber bis zu einem ersten Zwischenergebnis noch mehrere Wochen bis Monate andauern. Sollte sich während dieser Zeit ein Hinweis auf ein technisches Problem ergeben, würde das BAZL die Lage neu beurteilen und allenfalls ein Flugverbot aussprechen.

Bis weitere Erkenntnisse aus der Unfalluntersuchung vorliegen, muss die JU-Air vorsorgliche Massnahmen des BAZL umsetzen: Erstens verlangt das BAZL, dass vorläufig bei Flügen eine Minimalhöhe eingehalten werden muss, die über der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestflughöhe liegt. Zweitens müssen die Flugzeuge der JU-Air ab sofort einen GPS-Datenaufzeichnungsgerät mitführen, das jeden Flug aufzeichnet und eine nachträgliche Beurteilung der Flugroute erlaubt. Drittens sollen die Passagiere während des Fluges zudem angeschnallt bleiben und nicht mehr frei im Flugzeug zirkulieren können. Dies gilt auch für Besuche im Cockpit während des Fluges.

Diese vorsorglichen Massnahmen müssen von der JU-Air vor Aufnahme des Flugbetriebes umgesetzt werden. Die JU-Air hat dem BAZL bereits zugesichert, dass sie diese Auflagen entsprechend umsetzen wird. Sollten sich aus der laufenden Sicherheitsuntersuchung der SUST weitere Massnahmen abzeichnen, behält sich das BAZL vor, zusätzliche Sofortmassnahmen zu verfügen.

## ***Safety Newsletter 36/2018 del 16 Agosto 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)
- 17/2018** : Runway incursion a Basilea-Mulhouse (5 aprile 2018)
- 18/2018** : La prima vittima di Southwest (18 aprile 2018)
- 19/2018** : Incidente Southwest: Metal fatigue (20 aprile 2018)
- 20/2018** : Incidente Southwest: Confermata fatica del metallo (8 maggio 2018)
- 21/2018** : MH370, Meglio tardi che mai (16 maggio 2018)
- 22/2018** : L'incidente dell'Avana (18 maggio 2018)
- 23/2018** : L'incidente dell'Avana: aggiornamento (19 maggio 2018)
- 24/2018** : Le arlecchinate sulla carlinga possono provocare incidenti (20 maggio 2018)
- 25/2018** : Il volo KamAir 904 (1 giugno 2018)
- 26/2018** : E' dibattito negli Usa sull'incidente Southwest (26 giugno 2018)
- 27/2018** : Un altro pilota suicida? (17 luglio 2018)
- 28/2018** : Rapporto NTSB sul volo BA 2276 (20 luglio 2018)
- 29/2018** : Pericolosi casi contaminazione carburante (24 luglio 2018)
- 30/2018** : Programma supporto EASA sulle capacità piloti (29 luglio 2018)
- 31/2018** : Malati di mente in cielo e illusi in terra (31 luglio 2018)
- 32/2018** : MH 370, un rapporto pressochè inutile (1 agosto 2018)
- 33/2018** : Periodo nero per gli aerei d'epoca (4 agosto 2018)
- 34/2018** : Incidente Junker 52.: "THIN AIR" (8 agosto 2018)
- 35/2018** : Determinante il fattore umano nell'incidente di Bergamo (9 agosto 2018)