

ATTERRAGGIO SENZA ILS, L'ENTE REGOLATORE E' RESPONSABILE?

Il 29 marzo 2015 all'aeroporto di Halifax il volo Air Canada 624 proveniente da Toronto con 138 persone a bordo colpiva alcuni ostacoli 225 metri prima della testata pista, riguadagnava quota strusciando successivamente sulla pista. (1)

L'avvicinamento avveniva sulla pista 05 per la quale era disponibile il solo localizzatore (LOC only, no GLIDE PATH), le condizioni meteo erano critiche con caduta di neve e quando il velivolo ha terminato la sua corsa 23 occupanti fra cui i due piloti risultavano feriti, gli altri illesi.

Nell'immediatezza dell'evento la compagnia era stata criticata in quanto aveva definito l'incidente come un "hard landing" una definizione che la TSB (Transport Safety Board) canadese aveva in effetti poi ridefinito come "Collision with terrain".



(Fonte TSB)

Pochi giorni orsono, in data 13 dicembre, un tribunale della Nova Scotia ha stabilito che il *Transport of Canada*, l'ente regolatore per i trasporti canadesi rimarrà quale imputato nella *class-action* promossa dai passeggeri del volo. Nella causa gli altri imputati risultano essere la compagnia Air Canada, la Halifax International Airport Authority, la NavCanada e la Airbus le quali non hanno avanzato opposizione sulla decisione del giudice.

L'avvocato che assiste i passeggeri ha dichiarato che il *Transport Canada* quale ente che deve assicurare la safety dei passeggeri, dovrebbe espletare il suo compito rinforzando i regolamenti sulla sicurezza volo attraverso gli strumenti di cui esso dispone ("Aeronautics Act"), in tal senso esso avrebbe dovuto assicurare che l'aeroporto di Halifax disponesse di un sistema di atterraggio strumentale ILS.

Il giudice chiamato a decidere ha anticipato che il Transport Canada “has no duty of care to Canadian air travellers in general” tuttavia un reclamo avanzato nei suoi confronti circa la mancata installazione del sistema ILS è potenzialmente valido in quanto il T.C. è “landlord for the airport authority”. (2)

E' interessante a questo punto annotare come nel sito istituzionale del Transport Canada, sotto la sezione aviazione (<https://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/menu.htm>) vengono riportate le seguenti osservazioni:

*“We are responsible for advancing the safety of all aspects of civil aviation in Canada. (Civil aviation is distinguished from **military** aviation.)*

As part of the regulatory framework, we develop policies, guidelines, regulations, standards and educational materials to advance civil aviation safety in Canada.

As part of our oversight activities, we verify that the aviation industry complies with the regulatory framework through certifications, assessments, validations, inspections and enforcement”

Da parte loro i legali dell'Ente hanno dichiarato che il dipartimento dovrebbe essere escluso dalla causa dal momento che esso non ha relazione diretta con i passeggeri. L'aeroporto di Halifax dipendeva da Transport Canada fino all'anno 2000 per poi passare sotto la giurisdizione di Halifax International Airport Authority (HIAA) e fa comunque parte del *National Airport System* canadese. (3)

Il caso, come si può immaginare, è alquanto interessante e non mancheremo di seguirne gli sviluppi; finora al verificarsi di un incidente aereo gli studi legali puntavano il dito principalmente verso il vettore. Sulla vicenda ciò che si può commentare è che la pista 05 di Halifax è una delle tante, molte piste attive su centinaia di scali nei cinque continenti le quali risultano prive del sistema ILS e che proprio per questo motivo gli equipaggi di tutte le compagnie vengono addestrati ad atterrare **con o senza** l'ausilio dell'ILS. Non solo, ma fa sempre parte dell'addestramento valutare se, tenendo conto delle condizioni meteo (4) vigenti sull'aeroporto di destinazione, sia il caso di puntare su altro scalo. E non certo casualmente altri due voli, prima di Air Canada 624, avevano preferito dirigersi sull'alternato.

(1) L'aereo incidentato era un Airbus 320-200 (C-FTJP, c/n 233) .

(2) Le citazioni sono tratte da: <http://www.cbc.ca/news/canada/nova-scotia/halifax-plane-crash-lawsuit-transport-canada-1.3894398> “Transport Canada can be sued by passengers of Halifax plane crash, judge rules” 13 dicembre 2016.

(3) Oltre all'Halifax Stanfield, rientrano attualmente sotto il NAS altri 25 aeroporti canadesi i quali raggiungono i 200.000 passeggeri annui.

(4) Windspeed a 20 nodi con raffiche a 26 nodi da nord-nord-ovest, visibilità di mezzo miglio, visibilità verticale 300 piedi, temperatura meno 6 gradiC, caduta neve.

AAR – Safety Newsletter 49/2016 del 16 Dicembre 2016

Elenco delle Newsletters emesse nel 2016 e scaricabili dal nostro sito:

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA' ROMENE SULL'INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL "VENTO AL TRAVERSO"
- 02/2016 (22 gennaio) : "HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?"
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL'OIG USA SULLA "RELIANCE" AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI "AIRSPEED DROP" NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L'INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE
- 11/2016 (9 maggio): LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?
- 12/2016 (18 maggio): I CRISTALLI DI GHIACCIO E LA PERDITA DI VELOCITA'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS
- 15/2016 (21 maggio): MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS
- 16/2016 (22 maggio): MS 804: I POSSIBILI SCENARI
- 17/2016 (23 maggio): MS 804: QUALCOSA NON QUADRA NELLA DIFFUSIONE DI NOTIZIE
- 18/2016 (25 maggio): UN PASSEGGERO SI ACCORGE CHE L'AEREO PERDE CARBURANTE
- 19/2016 (27 maggio): MS 804: L'ENNESIMO FALLIMENTO NELLA LOCALIZZAZIONE
- 20/2016 (4 giugno): MS 804, I TRE "SCERIFFI" E IL NUOVO SISTEMA ANTIPIRATERIA AEREA
- 21/2016 (8 giugno): PER UN NIDO DI VESPA L'AIR DATA SYSTEM DELL'A330 VA IN TILT
- 22/2016 (17 giugno): IL CREW CREDEVA DI AVER CONFIGURATO PER UN AUTOLAND, MA NON ERA COSI'
- 23/2016 (21 giugno): QUELL'INCENDIO ALL'AEROPORTO DEL CAIRO DEL 29 LUGLIO 2011
- 24/2016 (26 giugno): UNA PREOCCUPANTE AFFERMAZIONE SULLA SICUREZZA DEL VOLO
- 25/2016 (29 giugno): UN CASO DI INVESTIGAZIONE AERONAUTICA RIAPERTO DOPO OLTRE 30 ANNI
- 26/2016 (05 luglio): LE "SCATOLE NERE" IN PENSIONE?
- 27/2016 (11 luglio): ALLEANZE DEI CIELI E INCIDENTI AEREI
- 28/2016 (18 luglio): LA ROTTA SCELTA E' SICURA?
- 29/2016 (29 luglio): QUEL "BLUE ICE" CADUTO DAL CIELO
- 30/2016 (09 agosto): L'INCIDENTE DI BERGAMO E I "RED-EYES" FLIGHTS
- 31/2016 (25 agosto): DUE ATTERRAGGI, DUE CASI DI HULL LOSS
- 32/2016 (26 agosto): TELEFONINO SMARRITO CAUSA "SMOKE EVENT" A BORDO DI UN A380 QANTAS
- 33/2016 (8 settembre): UN ERRORE DI POSIZIONE DI UNDICIMILA KM
- 34/2016 (11 settembre): "GALAXY NOTE 7", DIVIETI A BORDO DEGLI AEREI
- 35/2016 (29 settembre): DUE DIFFERENTI MODI DI INFORMARE
- 36/2016 (12 ottobre): RISCHIO COLLISIONE NEL CIELO DI MUMBAI
- 37/2016 (20 ottobre): ARIA TOSSICA IN CABINA: PILOTA DENUNCIA DATORE
- 38/2016 (24 ottobre): L'ICAO (FINALMENTE) SCENDE IN CAMPO SUI "FUME EVENTS"
- 39/2016 (1 novembre): ADDETTO AEROPORTUALE RIMANE CHIUSO NEL COMPARTIMENTO CARGO
- 40/2016 (5 novembre): PILOTA PREMIATO, CONTROLLORI SOSPESI PER UNA RUNWAY INCURSION
- 41/2016 (8 novembre): SCOPPIA MOTORE A UN B767 IN FASE DI DECOLLO
- 42/2016 (17 novembre): ANDE SEGRETE, CORPI CONGELATI DI PILOTI E RELITTI TORNANO ALLA LUCE DOPO DECENNI
- 43/2016 (23 novembre): UN ROBOT AL POSTO DEL CO-PILOTA
- 44/2016 (30 novembre): L'INCIDENTE DI MEDELLIN
- 45/2016 (1 dicembre): MEDELLIN, CONFERMATA LA CAUSA CARBURANTE
- 46/2016 (2 dicembre): SICUREZZA VOLO, ESISTE UN PROBLEMA CARBURANTE?
- 47/2016 (5 dicembre): DOPO DUE INCIDENTI (TROPPO RAVVICINATI) CHIUDE TRANSASIA
- 48/2016 (9 dicembre): L'EASA E I PILOTI CON PROBLEMI MENTALI

