

RELAZIONE D'INCHIESTA

INCIDENTE
occorso all'aeromobile
Falcon 900EX marche OE-IEX,
aeroporto di Napoli Capodichino,
6 novembre 2010

OBIETTIVO DELL'INCHIESTA DI SICUREZZA

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66, si identifica con l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano, di cui all'art. 4 del regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010. **Essa conduce, in modo indipendente, le inchieste di sicurezza.**

Ogni incidente e ogni inconveniente grave occorso ad un aeromobile dell'aviazione civile è sottoposto ad inchiesta di sicurezza, nei limiti previsti dal combinato disposto di cui ai commi 1 e 4 dell'art. 5 del regolamento UE n. 996/2010.

Per inchiesta di sicurezza si intende un insieme di operazioni comprendente la raccolta e l'analisi dei dati, l'elaborazione delle conclusioni, la determinazione della causa e/o di fattori concorrenti e, ove opportuno, la formulazione di raccomandazioni di sicurezza.

L'unico obiettivo dell'inchiesta di sicurezza consiste nel prevenire futuri incidenti e inconvenienti, non nell'attribuire colpe o responsabilità (art. 1, comma 1, regolamento UE n. 996/2010). Essa, conseguentemente, è condotta indipendentemente e separatamente da inchieste (come ad esempio quella dell'autorità giudiziaria) finalizzate all'accertamento di colpe o responsabilità.

L'inchiesta di sicurezza è condotta in conformità con quanto previsto dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva in Italia con il decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561) e dal regolamento UE n. 996/2010.

Ogni inchiesta di sicurezza si conclude con una relazione redatta in forma appropriata al tipo e alla gravità dell'incidente o dell'inconveniente grave. Essa può contenere, ove opportuno, raccomandazioni di sicurezza, che consistono in una proposta formulata a fini di prevenzione.

Una raccomandazione di sicurezza non costituisce, di per sé, una presunzione di colpa o un'attribuzione di responsabilità per un incidente, un inconveniente grave o un inconveniente (art. 17, comma 3, regolamento UE n. 996/2010).

La relazione garantisce l'anonimato di coloro che siano stati coinvolti nell'incidente o nell'inconveniente grave (art. 16, comma 2, regolamento UE n. 996/2010).

GLOSSARIO

ANSV: Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

ATPL: Airline Transport Pilot Licence, licenza di pilota di linea.

ATS: Air Traffic Services, servizi del traffico aereo.

CPL: Commercial Pilot Licence, licenza di pilota commerciale.

ENAC: Ente nazionale per l'aviazione civile.

ENAV SPA: Società nazionale per l'assistenza al volo.

FT: foot (piede), unità di misura, 1 ft = 0,3048 metri.

ICAO/OACI: International Civil Aviation Organization, Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

MTOM: Maximum Take Off Mass, massa massima al decollo.

NM: nautical miles, miglia nautiche (1 nm = 1852 metri).

TRI: Type Rating Instructor, qualifica da istruttore.

UTC: Coordinated Universal Time, orario universale coordinato.

INCIDENTE

aeromobile Falcon 900EX marche OE-IEX

Tipo dell'aeromobile e marche	Dassault Falcon 900EX marche OE-IEX.
Data e ora	6 novembre 2010, 16.18 UTC ¹ .
Luogo dell'evento	Aeroporto di Napoli Capodichino, codice ICAO LIRN.
Descrizione dell'evento	<p>Il 6 novembre 2010 l'aeromobile Falcon 900EX marche OE-IEX doveva operare un volo Napoli-Nizza con partenza alle 18.00. Alle ore 16.00 circa, l'equipaggio (composto da un comandante, un copilota e un assistente di volo) si presentava in aeroporto per iniziare le operazioni di routine collegate alla prevista partenza. Mentre il comandante si recava presso gli uffici di scalo per espletare le formalità amministrative, il copilota e l'assistente di volo - come dagli stessi dichiarato - iniziavano la preparazione dell'aeromobile, parcheggiato allo <i>stand</i> 41. Intorno alle 16.15, un'autovettura appartenente ad una società fornitrice di servizi aeroportuali di assistenza a terra si apprestava a raggiungere lo <i>stand</i> 42, adiacente allo <i>stand</i> 41, nell'ambito delle mansioni connesse alla partenza di un aeromobile di linea ivi parcheggiato. Alle 16.18, mentre il copilota dell'aeromobile OE-IEX si accingeva a collegare la batteria di bordo, l'autovettura sopra descritta attraversava lo <i>stand</i> 41 e impattava l'estremità della semiala destra dell'aeromobile (foto 1 in Allegato "A"). Avvertito l'urto e resisi conto di quanto accaduto, il copilota e l'assistente di volo accorrevano presso l'autovettura nell'intento di prestare soccorso al conducente, visibilmente ferito. Nel frattempo altro personale presente in aeroporto raggiungeva il luogo dell'incidente e si adoperava nei soccorsi. Alle ore 16.25 - come si evince dal rapporto della società di gestione aeroportuale - giungeva sul posto un'autoambulanza del presidio medico aeroportuale ed il ferito veniva trasportato in ospedale per le cure del caso.</p>
Esercente dell'aeromobile	International Jet Management GmbH.
Natura del volo	Trasporto pubblico passeggeri.
Persone a bordo	Equipaggio 2 (copilota e assistente di volo).
Danni all'aeromobile	Danni all'alettone ed alla estremità della semiala destra (foto 2 in Allegato "A").
Altri danni	Il conducente dell'autovettura riportava un trauma facciale con fratture e ferite alla testa. L'autovettura riportava danni estesi (foto 3 in Allegato "A").

¹ Tutti gli orari indicati nella presente relazione sono orari UTC.

Informazioni relative al personale di volo

Comandante: maschio, età 43 anni, nazionalità spagnola. In possesso di licenza ATPL (A) in corso di validità; visita medica di classe prima in corso di validità. Abilitazioni: Falcon 50/900; TRI.

Copilota: maschio, età 28 anni, nazionalità italiana. In possesso di licenza CPL (A) in corso di validità; visita medica di classe prima in corso di validità. Abilitazioni: Falcon 50/900.

Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore

Il Falcon 900EX, prodotto dalla francese Dassault Aviation, è un trireattore ad ala bassa, a freccia, con autonomia transcontinentale. Le dimensioni dell'aeromobile sono le seguenti: lunghezza 20,21 m; altezza 7,55 m; apertura alare 19,33 m. L'aeromobile ha una MTOM di 22.226 kg ed è equipaggiato con tre motori turbofan Honeywell TFE731-60. L'aeromobile coinvolto nell'evento ha il numero di serie 111 ed è stato costruito nel 2002.

Informazioni sul luogo dell'evento

L'aeroporto di Napoli Capodichino è situato a 3,24 miglia nautiche a Nord-NordEst della città di Napoli ed ha una elevazione di 294 piedi sul livello del mare. L'autorità amministrativa è l'ENAC-Direzione aeroportuale di Napoli. L'aeroporto è gestito dalla GESAC S.p.A.; i servizi ATS sono forniti dall'ENAV S.p.A. L'aeroporto è dotato di una pista in conglomerato bituminoso lunga 2628 m e larga 45 m, con denominazione 06/24.

Le aree di parcheggio sono situate a Sud della pista e sono ad essa collegate attraverso una via di rullaggio principale e una serie di *taxiway*. L'evento si è verificato sullo *stand* 41, situato di fronte all'aerostazione e vicina all'imbocco della *taxiway* B. La viabilità stradale, per i mezzi adibiti ai servizi aeroportuali, è raffigurata nella manualistica di aeroporto. In particolare, per il raggiungimento degli *stand* che vanno dal 41 al 46, è previsto l'instradamento attraverso un percorso a senso unico che da davanti all'aerostazione prosegue, in direzione dei citati *stand*, oltre la via di rullaggio che conduce alla pista 06 (Allegato "B").

Informazioni meteorologiche

Al momento dell'evento le condizioni meteorologiche sull'aeroporto non presentavano particolari criticità: la visibilità era buona con assenza di fenomeni atmosferici.

Altre informazioni

Il conducente dell'autovettura coinvolta nell'incidente era in forza dal 2 dicembre 2009 alla società GH Napoli, in qualità di addetto di rampa; 55 anni di età, in possesso di permesso di guida aeroportuale (*Airside Driving Permit*) dal gennaio 2006. In relazione all'evento, lo stesso ha dichiarato di aver ripreso conoscenza solo in ospedale e di aver appreso da altri la dinamica dell'incidente. Non si hanno evidenze che dopo l'evento egli sia stato sottoposto a controlli di tipo alcolemico o tossicologico.

L'autovettura interessata è una Fiat Panda, contrassegnata con il numero 30, appartenente alla citata società fornitrice di servizi aeroportuali di assistenza a terra. Tale vettura - come risulta dal rapporto della società di gestione aeroportuale - era stata immatricolata nell'anno 2009 ed era soggetta a regolare manutenzione e ad ispezioni giornaliere. Alla data dell'incidente aveva percorso circa 8000 km, mentre l'ultimo passaggio in officina risaliva ad un mese prima dell'evento, in occasione della riparazione per la foratura di uno pneumatico.

Sul luogo dell'incidente non sono state rilevate tracce al suolo lasciate dagli pneumatici dell'autovettura.

A seguito dell'evento, la GESAC S.p.A., in collaborazione con le società di *handling* operanti sull'aeroporto, ha intrapreso alcune azioni correttive e preventive. Tra queste si evidenziano:

- la sensibilizzazione degli operatori aeroportuali sul rispetto della viabilità e delle norme comportamentali per la circolazione *airside*;
- l'adozione di misure cautelative e preventive consistenti nel posizionamento a terra di coni per segnalare la coda e le estremità alari degli aeromobili in sosta al parcheggio.

Analisi

Dall'esame delle evidenze acquisite si evince che l'autovettura coinvolta nell'evento, nel compiere il tragitto verso lo *stand* 42, non ha percorso la prevista viabilità ordinaria a senso unico, ma ha percorso la viabilità a doppio senso compresa tra gli *stand* 15 e 16. Giunta al termine di tale strada, l'autovettura ha attraversato la via di rullaggio, è penetrata nell'area dello *stand* 41 ed ha impattato l'estremità della semiala destra dell'aeromobile OE-IEX, ivi parcheggiato correttamente.

La mancanza sull'asfalto di tracce lasciate dagli pneumatici dell'autovettura farebbe ritenere che il conducente non abbia effettuato alcun tentativo di frenata, probabilmente perché non aveva ravvisato la presenza dell'ostacolo. Tale circostanza può essere stata favorita dalla mancanza di luce diurna, essendo l'evento accaduto allo scadere delle effemeridi. Peraltro, l'aeromobile OE-IEX, non essendo stata ancora attivata l'alimentazione elettrica di bordo, non era al momento dell'evento illuminato.

Non è comunque da escludere che il conducente dell'autovettura possa essere stato distratto dalla movimentazione in essere sullo *stand* 42, dove erano in corso le operazioni per la partenza dell'aeromobile ivi parcheggiato.

Non essendoci evidenze di controlli di tipo alcolemico o tossicologico, non si può avere certezza delle condizioni psicofisiche del conducente stesso al momento dell'incidente.

Cause

Alla luce delle evidenze acquisite, l'evento è riconducibile al fattore umano. In particolare, l'autovettura coinvolta nell'evento, oltre a non procedere secondo quanto previsto dalle disposizioni sulla viabilità aeroportuale, attraversava inopportuno e senza le necessarie cautele lo *stand* 41, impattando l'aeromobile

ivi parcheggiato. L'assenza di luce diurna può aver contribuito all'accadimento dell'evento.

Raccomandazioni di sicurezza

Alla luce delle evidenze raccolte e delle analisi effettuate, l'ANSV non ritiene necessario emanare raccomandazioni di sicurezza, tenuto anche conto delle azioni correttive già poste in essere dal gestore aeroportuale.

Elenco allegati

Allegato "A": documentazione fotografica.

Allegato "B": viabilità aeroportuale.

Nei documenti riprodotti in allegato è salvaguardato l'anonimato delle persone coinvolte nell'evento, in ossequio alle disposizioni dell'ordinamento vigente in materia di inchieste di sicurezza.



Foto 1: immagine dell'incidente.



Foto 2: danni riportati dall'aeromobile.



Foto 3: primo piano dei danni riportati dall'autovettura.



Figura 1: viabilità aeroportuale.