

Al fine di tracciare una panoramica dei principali pericoli cui è esposto il sistema aeronautico svizzero, l'UFAC elabora una sorta di «catalogo dei rischi» (risk portfolio). Questo strumento si basa sui dati disponibili e sulle stime effettuate dagli esperti dei diversi settori della sicurezza tecnica. Il catalogo della Svizzera non si discosta molto da quello degli altri Stati europei. Per l'UFAC è un compito primario adottare le misure necessarie a ridurre questi nove principali pericoli. L'Ufficio continuerà quindi a perseguire nella sua attività di vigilanza l'approccio basato sui rischi e accorderà ai temi indicati nella lista sottostante un'attenzione particolare. Oltre alla descrizione dei pericoli, nell'elenco figurano anche le tendenze degli indicatori di preallarme.

• **Loss of control (perdita di controllo)**

Situazione in cui l'equipaggio perde il controllo del velivolo e dei suoi sistemi. Rispetto al 2006, nel 2007 sono diminuiti gli eventi caratterizzati da un elevato potenziale di rischio quanto a diffusione di fumo e di odori, nonché gli eventi provocati dal blocco di superfici di comando a seguito di sghiacciamento.

• **Controlled flight into terrain (volo controllato verso il suolo)**

Locuzione tecnica che indica il precipitare di un velivolo che, al momento dell'incidente, era atto al volo e sotto controllo. In questa categoria l'UFAC non ha constatato modifiche sostanziali del rischio rispetto al 2006.

• **Collision with obstacle on ground (collisione con ostacoli al suolo)**

Collisione al suolo tra un aeromobile e un ostacolo, veicolo o persona. Simili eventi sono considerevolmente diminuiti nel 2007.

• **Runway incursion (incursione di pista)**

Presenza non autorizzata di aeromobili, veicoli, persone o animali. In questa categoria, il numero degli eventi è lievemente aumentato rispetto al 2006; tuttavia, è diminuita la quota degli eventi caratterizzati da rischio elevato.

• **Takeoff and landing accident (incidente nella fase di decollo o di atterraggio)**

Situazione in cui, pur essendo possibile un decollo, un decollo interrotto o un atterraggio in tutta sicurezza, l'equipaggio fallisce la manovra. In questa categoria, i dati rilevati dall'UFAC sono rimasti invariati rispetto al 2006.

• **Mid-air collision (collisione in aria)**

Collisione tra aeromobili in volo. Nel 2007, l'UFAC ha constatato un lieve aumento degli avvicinamenti pericolosi di aeromobili (airprox) che fungono da indicatore per la determinazione di questo rischio; la quota degli eventi caratterizzati da rischio elevato è tuttavia diminuita.

• **Aeronautical information (informazioni aeronautiche)**

Effettuazione di un volo in precarie condizioni di

sicurezza per via di dati e informazioni aeronautiche insufficienti, mancanti o inadatti. Dall'analisi dei dati relativi a questa categoria, nel 2007 non si registrano variazioni rispetto al 2006.

• **Technical defects, aircraft not airworthy (difetto tecnico, apparecchio non più atto al volo)**

Perdita della navigabilità a causa di un danno strutturale, di un guasto al sistema o ai motori. In generale, in questo settore non si sono registrate variazioni nel numero degli eventi. Rispetto al 2006 sono diminuiti gli eventi caratterizzati da rischio elevato. In modo considerevole sono diminuiti gli eventi provocati dal blocco di superfici di comando a seguito di sghiacciamento durante il periodo invernale.

• **Forced landing (atterraggio d'emergenza)**

Atterraggio forzato non previsto dall'equipaggio. I dati relativi a questa categoria ricevuti dall'UFAC nel 2007 non erano utilizzabili.

In un prossimo futuro, il catalogo dei rischi dell'UFAC accrescerà ulteriormente d'importanza poiché le imprese del settore, per effetto delle prescrizioni internazionali, dovranno introdurre sistemi di gestione della sicurezza. Registrando e analizzando in modo coerente e omogeneo i dati, sarà possibile valutare meglio i diversi rischi, le relative cause e i fattori che li favoriscono e dunque rafforzare la validità del catalogo dei rischi.