

# Occurrences

Aumento delle notifiche grazie al miglioramento della cultura della sicurezza

Nel 2008, l'unità Gestione della sicurezza e dei rischi (SRM) dell'UFAC ha ricevuto complessivamente 2132 notifiche di occurrences (eventi) contro le 1789 del 2007. Per occurrences si intendono quegli eventi che i soggetti operanti nel settore dell'aviazione devono notificare alle autorità di vigilanza. L'aumento delle notifiche, pari al 19 per cento, interessa in misura diversa i tre settori dell'Ufficio. Nel settore delle operazioni di volo, le notifiche sono aumentate del 50,8 per cento, mentre in quello della tecnica del 18,4 per cento e in quello delle infrastrutture (controllo del traffico aereo e aeroporti) dell'8,4 per cento. Per l'UFAC, questo nuovo incremento degli eventi segnalati si spiega con la migliore cultura della notifica nelle imprese.

Il numero degli eventi contraddistinti da rischio basso è aumentato del 22,8 per cento, mentre gli eventi a rischio elevato sono aumentati solo del 2,5 per cento. La quota degli eventi a rischio elevato è così scesa dal 18,1 per cento a 15,5 per cento. Ciò è per l'UFAC un'ulteriore prova che nel 2008 il livello di sicurezza dell'aviazione svizzera è sostanzialmente migliorato.

## Tecnica aeronautica

Nel 2008, le imprese tecniche hanno notificato all'UFAC 419 eventi. Come nel 2007, riguardo al potenziale di rischio, si registra un rapporto tra le due categorie «rischio elevato» e «rischio basso» di 1:2. Le cinque categorie di eventi più frequenti hanno assorbito circa il 60 per cento di tutti gli

eventi di natura tecnica (settore tecnica aeronautica).

Le notifiche per inosservanza delle prescrizioni in materia di manutenzione ed errori di manutenzione sono aumentate di ben il 55 per cento. Questa categoria registra anche una quota di rischio più elevato (rapporto tra «rischio elevato» e «rischio basso» di 3:2) rispetto alla media degli eventi tecnici. La maggior parte degli eventi tecnici si riferisce a motori, sistemi e componenti di alimentazione. Principalmente si è trattato di difetti meccanici, cattivo funzionamento o usura dei componenti. I casi legati a problemi ai carrelli d'atterraggio e agli pneumatici hanno perlopiù interessato le ruote, i freni, lo scoppio di pneumatici oppure il malfunzionamento del carrello d'atterraggio.

Gli eventi in cui sono stati coinvolti i componenti e i sistemi elettrici, idraulici e pneumatici si distribuiscono equamente nei seguenti ambiti: impianti di condizionamento dell'aria e sistemi e componenti pneumatici, sistemi e componenti idraulici, sistemi e componenti elettrici.

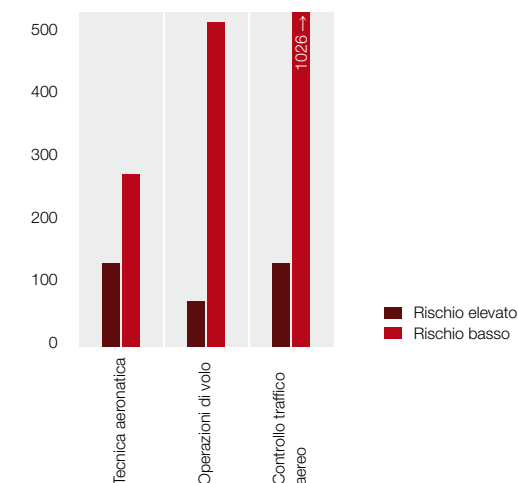
Le notifiche di eventi concernenti le superfici di governo hanno subito un aumento considerevole, pari all'85 per cento. In questo settore, le due principali cause sono, con netto distacco dalle altre, il funzionamento limitato o il non funzionamento delle superfici di governo oppure il malfunzionamento di componenti.

Sono aumentate del 180 per cento le notifiche riguardanti sistemi e componenti avionici. Anche la quota di rischio è aumentata, passando da un rapporto 1:4 a 1:3. Le notifiche per eventi legati allo sprigionamento di fumo o odori sono invece in controtendenza. Si è registrata, infatti, una diminuzione del 21 per cento e quindi il rapporto tra «rischio elevato» e «rischio basso» è sceso da 1:5 a 1:10. La maggior parte di questi eventi era causata da problemi ai forni delle cucine di bordo e dalla sporcizia negli impianti di condizionamento dell'aria.

## Operazioni di volo

Nel 2008 sono stati notificati all'UFAC 558 eventi ri-

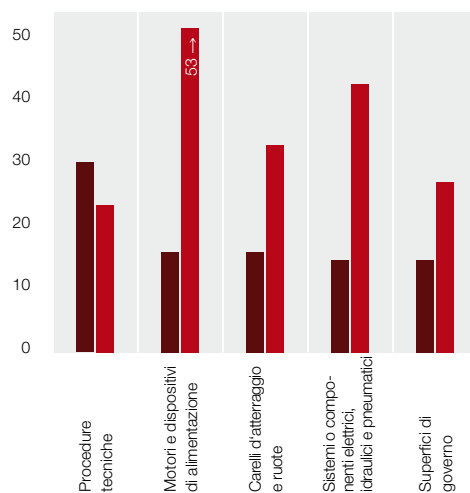
Totale degli eventi per settore e rischio 2008



guardanti la sicurezza delle operazioni di volo. Rispetto al 2007 si tratta di un incremento del 50,8 per cento. Il 12 per cento di questi eventi si è registrato nella categoria «rischio elevato». Una tendenza negativa è emersa nell'applicazione delle procedure d'esercizio e nell'uso delle check list. Le notifiche riguardanti le procedure d'esercizio sono state 103, con un aumento del 72 per cento rispetto al 2007. Nel 90 per cento dei casi le notifiche hanno avuto per oggetto l'abitacolo, nel restante 10 per cento la cabina passeggeri.

Il numero delle notifiche per la categoria «limitations» è regredito dell'11 per cento; soltanto in un caso

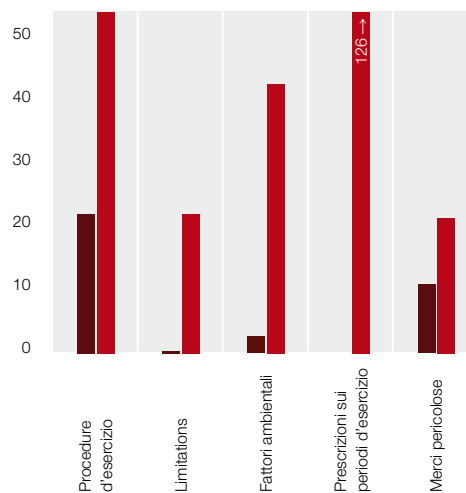
#### Tecnica aeronautica – categorie principali, numero e classificazione degli eventi 2008



l'evento era contraddistinto da rischio elevato. Nella maggior parte dei casi, è stata di poco superata la velocità massima durante l'azionamento dei flap di atterraggio o dei carrelli. In relazione ai fattori ambientali ci sono state 45 notifiche pari a un raddoppio degli eventi rispetto all'anno precedente. Principalmente, l'aumento degli eventi è stato causato da raffiche di vento, turbolenze dopo il decollo o in fase di avvicinamento oppure da fulmini.

Nel 2008 l'UFAC ha ricevuto 238 notifiche per violazione degli orari di lavoro e dei periodi di riposo. Tutti gli eventi sono stati classificati a rischio basso o nullo. Le principali cause delle infrazioni agli orari

#### Operazioni di volo – categorie principali, numero e classificazione degli eventi 2008

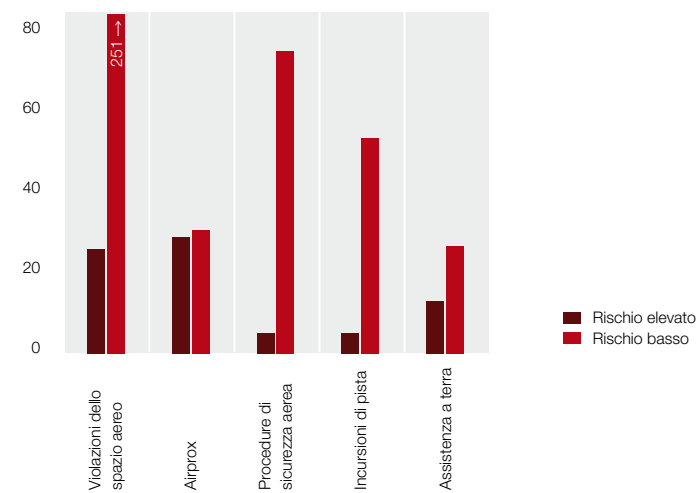


di lavoro: arrivo ritardato dei passeggeri, bande orarie per il decollo e l'atterraggio attribuite in modo sfavorevole, problemi tecnici o avverse condizioni meteorologiche.

Le notifiche per eventi con merci pericolose hanno segnato un aumento del 14 per cento. Secondo l'UFAC, questo incremento si spiega con una miglior cultura della notifica presso le compagnie aeree.

Gli eventi a rischio elevato sono aumentati del 38 per cento, passando da 8 a 11. Nel 25 per cento dei casi si è verificato un riversamento di merci

#### Controllo del traffico aereo e infrastrutture – categorie principali, numero e classificazione degli eventi 2008



pericolose. Nel 16 per cento dei casi, il personale di terra o gli equipaggi hanno scoperto pacchi con merci pericolose danneggiati. In un quarto dei casi le merci non erano state dichiarate correttamente o addirittura non erano state affatto dichiarate. Più della metà di questi eventi è stata classificata dall'UFAC nella categoria a rischio elevato. Nel 2009, l'UFAC accorderà a questo settore una particolare attenzione.

Le operazioni con elicotteri hanno fatto registrare 36 eventi notificati all'UFAC, con un aumento di un buon 16 per cento. Ciononostante, l'Ufficio ritiene che nel settore dei trasporti con elicotteri la cultura della notifica non abbia ancora raggiunto il livello auspicato. Attualmente è allo studio una campagna di sensibilizzazione. Tre quarti dei casi notificati nel 2008 erano legati a rischio elevato. Con oltre 20 casi, la categoria più numerosa è stata quella degli eventi in cui sono stati coinvolti carichi esterni. In 15 casi, l'elicottero aveva perso in parte o del tutto il carico trasportato all'esterno. In questo settore sarebbe auspicabile migliorare la formazione per gli equipaggi e gli assistenti di volo.

#### **Infrastruttura (controllo del traffico aereo e aeroporti)**

Nel 2008, l'UFAC ha ricevuto complessivamente 1154 notifiche concernenti il settore dell'infrastruttura pari a un incremento dell'8,4 per cento rispetto al 2007. Circa il 90 per cento dei casi sono stati notificati dai servizi della navigazione aerea, circa l'8 per

cento dalle autorità aeroportuali e il restante 2 per cento dalle Forze aeree o da privati.

L'UFAC ha constatato ancora una volta un notevole incremento delle notifiche per violazione dello spazio aereo (incursione in uno spazio aereo controllato senza autorizzazione da parte del servizio della navigazione aerea). Dopo che nel 2007 questi casi erano già aumentati del 40 per cento, nel 2008 sono nuovamente aumentati del 39 per cento, raggiungendo quota 278. A fronte di un netto incremento del numero complessivo di eventi, il numero dei casi a rischio elevato è diminuito e rappresenta il 10 per cento (2007: 17 per cento). Parte dell'incremento delle notifiche potrebbe spiegarsi con una disposizione introdotta a metà 2008 che obbliga i piloti a inserire il transponder per voli al di sotto di un'altitudine di 7000 piedi. In questo modo i controllori di volo possono rilevare sul radar gli aeromobili che penetrano in uno spazio aereo senza disporre della necessaria autorizzazione. L'UFAC ha reagito all'elevato numero di violazioni dello spazio aereo con una campagna di sensibilizzazione rivolta a piloti e scuole di volo. Inoltre, nell'ambito della nuova struttura dello spazio aereo 2009, ha semplificato il transito dei velivoli impegnati nel traffico a vista nella regione di Berna, area in cui si sono verificati più eventi.

Quanto agli avvicinamenti pericolosi di aerei (airprox), nel 2008 c'è stato un calo. I casi notificati sono stati 63 contro i 69 del 2006 e i 71 del 2007. Il numero degli avvicinamenti ad alto rischio è rimasto

praticamente stabile: 31 casi notificati nel 2008 e nel 2006 e 30 nel 2007. Considerato il modesto numero complessivo, dal punto di vista percentuale l'incremento di questi ultimi è stato del 49 per cento. Le cause principali degli avvicinamenti pericolosi di aerei nel 2008 sono state le seguenti:

- inosservanza da parte dei piloti delle direttive dei servizi della navigazione aerea;
- violazioni dello spazio aereo;
- mancato rispetto del livello di volo autorizzato;
- cattiva comunicazione tra i piloti e i servizi della navigazione aerea;
- struttura dello spazio aereo;
- identificazione e soluzione di conflitti tra gli aeromobili in volo
- complessità del traffico

Le notifiche riguardanti le procedure di sicurezza aerea si sono dimezzate. La quota degli eventi a rischio elevato è rimasta stabile al 10 per cento. La maggior parte di questi eventi è conseguenza dell'inosservanza delle autorizzazioni del servizio della navigazione aerea o del mancato rispetto delle rotte di decollo prescritte. Le notifiche di incursioni di pista sono diminuite del 17 per cento.

Nei servizi di assistenza a terra l'UFAC ha rilevato nel 2008 un incremento del 186 per cento degli eventi notificati. Secondo l'Ufficio, questo aumento si spiega essenzialmente con i sistemi di gestione della sicurezza e quindi con una migliore prassi degli aeroporti in materia di notifiche.