



Swiss Aviation Notification System (SWANS): Lessons learned

SWANS-LL-2009-001

6 luglio 2009

Le notifiche SWANS con un elevato carattere informativo sotto il profilo della sicurezza aerea vengono pubblicate in forma anonima nel quadro delle cosiddette «Lessons learned» allo scopo di evitare, in futuro, eventi identici o analoghi.

Uso del transponder nello spazio aereo delle classi G ed E

Evento critico:

Un aeroplano bimotore decolla dall'aerodromo di Grenchen ed effettua un volo IFR via SID Willisau SIX TANGO verso Monaco. A ca. 3 miglia da Willisau VOR, a un'altitudine di 6000 piedi, un velivolo ignoto attraversa la sua rotta di volo, provocando quasi una collisione nello spazio aereo E.

Il velivolo ignoto è diretto dall'aerodromo di Beromünster, via Willisau VOR, all'aerodromo di Grenchen; contrariamente alle prescrizioni, il suo transponder non è acceso.

Nell'eseguire una manovra atta ad evitare la collisione (a un angolo di ca. 60°), il pilota dell'aeroplano bimotore stima la distanza verticale a 10-20 metri, quella laterale a 40-50 metri.

Commento dell'UFAC:

Per aumentare la sicurezza aerea, nel 2008 è stata introdotta una nuova regola riguardante l'uso del transponder per i voli VFR (ad eccezione di voli a vela, parapendii e aeroplani a motore sprovvisti di generatori) nello spazio aereo delle classi G ed E. Il VFR Manual è stato adeguato di conseguenza.

L'evento descritto, nonché altri eventi analoghi occorsi recentemente, avrebbero forse potuto essere evitati se, sugli aerei, si fosse fatto uso del transponder installato sull'aereo.

Accendendo il transponder, il volo VFR, che non è sulla frequenza, compare sui radar della sicurezza aerea, che è così in grado di identificare il volo e rilasciare le relative informazioni di traffico.

Inoltre, gli aeroplani dotati di un TCAS percepiscono la presenza di traffico VFR se il transponder è in funzione.

Oltre ad avere ricevuto diverse notifiche relative ad eventi concreti, l'UFAC è stato informato da alcuni utenti dello spazio aereo che gran parte dei piloti non conosce la nuova regola o non è cosciente dei vantaggi in termini di sicurezza. Qui di seguito, la norma viene pertanto descritta ancora una volta in modo dettagliato:

Nello spazio aereo delle classi G ed E al di sotto di 7000 piedi s.l.m., i piloti degli aeroplani adeguatamente attrezzati devono sintonizzare il transponder sul codice 7000, in modalità



A/C (con trasmissione dell'altitudine), o in modalità S. Questa regola vale anche per i circuiti di traffico aeroportuale in prossimità di aerodromi non controllati.

Nello spazio aereo della classe E, al di sopra di 7000 piedi s.l.m., su ogni aeroplano deve obbligatoriamente essere in funzione un transponder sintonizzato sul codice 7000, in modalità A/C (con trasmissione dell'altitudine), o in modalità S.

I transponder possono essere sintonizzati su codici diversi da 7000 soltanto su ordine del servizio di sicurezza aerea. Fanno eccezione i codici speciali per situazioni di emergenza (7500, 7600, 7700) o i codici usati per determinati tipi di esercizio, convenuti con i servizi di sicurezza aerea.

Anche con il transponder sintonizzato sul codice 7000, un volo VFR rimane incontrollato e, pertanto, soggetto all'obbligo di richiedere un'autorizzazione al servizio di sicurezza aerea, in conformità alla classe di spazio aereo, e di sorvegliare attivamente lo spazio aereo.

Informazioni:

Ufficio federale dell'aviazione civile
Gestione della sicurezza e dei rischi
CH-3003 Berna

e-mail: swans@bazl.admin.ch

Documenti di riferimento:

- VFR Guide, marzo 2009, RAC 1-4
- AeroRevue - Das Schweizer Aviatik-Magazin. Nr. 6/2009, S. 43. Transponderbenutzung im Luftraum G und E.
- BAZL Awareness Poster: [„Airspace Echo: Don't be surprised – you are not alone!“](#)

(Questa informazione dell'UFAC non tiene conto di eventuali aggiornamenti e di nuove pubblicazioni dedicate a questa tematica).