

PERDITA DI QUOTA IN AVVICINAMENTO

E' strano apprendere dai media di un incidente occorso un anno prima, presentandolo come se l'evento si fosse verificato da poche ore. E' in effetti quanto accaduto nel caso del volo Ryanair FR-2467 che l'8 marzo 2024 stava procedendo all'atterraggio all'aeroporto di Stansted proveniente da Stettino in Polonia con 172 passeggeri e 6 membri dell'equipaggio e di cui in questi giorni è stato pubblicato il rapporto investigativo. (1)

Dopo una procedura di go-around e di mancato avvicinamento eseguita manualmente, il copilota ha passato il controllo al comandante per consentirgli di impostare il Flight Management Computer per l'avvicinamento successivo, e fin qui nulla di eccezionalmente critico. Tuttavia, il comandante non si è accorto che l'autopilota e l'autothrust non erano inseriti. L'aereo ha quindi iniziato una discesa che inizialmente non è stata notata dai due piloti in cabina e a causa di ciò il Boeing è sceso di circa 550 piedi prima che l'equipaggio intervenisse per correggerlo. Poiché si è trattato di una discesa di oltre 200 piedi dall'altitudine autorizzata dell'aeromobile, l'evento è stato classificato come un "level bust" ; si classifica in tal modo una qualsiasi deviazione verticale non autorizzata di oltre 300 piedi rispetto a un'autorizzazione di volo data dai controllori ATC in uno spazio aereo controllato o in una zona designata sotto il controllo radar o procedurale dell'ATC al di fuori dello spazio aereo controllato. (2)

Il rapporto investigativo dell'AAIB britannica (3) ha precisato anche quanto segue: *"Le circostanze dell'evento non rientravano nella definizione di incidente o inconveniente grave secondo l'Annesso 13 dell'ICAO, tuttavia l'Ispettore capo, nell'esercizio dei poteri conferitigli dal Civil Aviation (Investigation of Air Accidents and Incidents) Regulations 2018, ha avviato un'indagine, trattando l'evento come un incidente per evidenziare i benefici in termini di sicurezza derivanti dalle azioni intraprese dall'operatore modificando la procedura di consegna nel suo manuale operativo."*

I momenti riportati con eccessiva enfasi dai nostri media sono così dettagliati nel Rapporto:

"Il comandante ha quindi dichiarato "ho il controllo" e il copilota ha risposto "hai il controllo". Tuttavia, il copilota non ha dichiarato che l'A/P e l'A/T (Pilota automatico e Autothrottle) non erano inseriti. Poco dopo, mentre l'aeromobile era ancora in virata a sinistra, il comandante ha notato che l'aeromobile stava scendendo ed era sceso di circa 550 ft. Ha prontamente preso il controllo e ha riportato l'aeromobile a 3.000 ft; l'aeromobile era sceso di 600 ft nella improvvisa discesa. L'A/P e l'A/T sono stati immediatamente inseriti e il comandante ha preso i comandi conducendo l'avvicinamento e l'atterraggio che è avvenuto senza ulteriori problemi. Al momento dell'improvvisa perdita di quota il controllore a terra stava coordinando la partenza successiva e non si accorto della perdita di quota."

Sempre dalla lettura del Rapporto si apprende che quando tutto ciò si è verificato, nella zona di avvicinamento di Stansted c'era un elicottero che stava operando in VFR fuori dallo spazio aereo controllato a 2.000 ft, e l'elicottero veniva autorizzato ad entrare nella regione di traffico controllato (CTR) di Stansted onde evitare conflitti di traffico.

La conclusione cui perviene il rapporto: *Dopo un livellamento seguito a un GoAround, l'aeromobile è sceso di 600 ft rispetto alla quota autorizzata. Ciò è avvenuto a causa di una procedura errata durante il passaggio di controllo e il controllo da parte del comandante delle azioni del copilota, anziché dell'aeromobile.*

E' stata anche emessa una raccomandazione, quella di assicurare miglioramenti nei casi di "handover" (passaggi di consegne) fra piloti, alla quale la Ryanair ha già provveduto fin da settembre del 2024 quando si sono appresi i dettagli dell'accaduto. Di seguito il testo integrale della Safety action contenuta nel rapporto.

Safety actions

As a result of this incident the operator took the following safety action in September 2024:

Expanded the 'Handover of Control' guidance in their Boeing 737-NG and Boeing 737-8200 Flight Crew Operations Manual with a PM response, "I have control", to positively confirm the transfer of aircraft control and PF responsibilities during manual flight and in automatic flight.

- (1) Boeing 737-8 MAX immatricolato EI-HGG, c/n 62316.
- (2) Nello spazio aereo RVSM (Reduced Vertical Separation Minima) questo limite è ridotto a 200 piedi (EUROCONTROL - HEIDI).
- (3) Rapporto AAIB 29914 emesso a marzo 2025.

www.air-accidents.com

NL 22/25 (22 Marzo 2025)

[Elenco Newsletter emesse nel 2025 \(scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi\)](#)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante