

DICHIARAZIONE INTERMEDIA

**INCONVENIENTE GRAVE
occorso all'aeromobile
Airbus A320 marche EI-DTL,
31 miglia nautiche a Ovest dell'aeroporto di Roma Fiumicino,
5 luglio 2011**

**DICHIARAZIONE INTERMEDIA
RELATIVA ALL'INCONVENIENTE GRAVE
OCCORSO ALL'AEROMOBILE A320 MARCHE EI-DTL**

(art. 16, comma 7, reg. UE n. 996/2010; previsione 6.6 Allegato 13 ICAO)

Tipo dell'aeromobile e marche	Velivolo Airbus A320-216 marche EI-DTL.
Data e ora	5 luglio 2011, 07.32 UTC.
Luogo dell'evento	31 miglia nautiche ad Ovest dell'aeroporto di Roma Fiumicino (LIRF).
Descrizione dell'evento	<p>L'aeromobile era decollato dall'aeroporto di Milano Linate (LIML) alle 06.16 UTC con destinazione Roma Fiumicino (LIRF), per effettuare un volo regolare di linea. La quantità di carburante imbarcato era di 5000 kg, comprensiva di un <i>extra fuel</i> di 354 kg; l'aeroporto alternato pianificato era Roma Ciampino (LIRA). Lungo la rotta, mentre l'aeromobile era prossimo al punto GITOD (situato circa 60 miglia nautiche a Nord di Fiumicino), l'equipaggio veniva informato dal competente ente di controllo del traffico aereo (Roma ACC) che le condizioni meteorologiche nell'area di avvicinamento di Fiumicino erano peggiorate e che alcuni aeromobili erano stati costretti a riattaccare in finale a causa di <i>windshear</i> su entrambe le piste 16. Roma ACC istruiva quindi l'EI-DTL ad effettuare dei circuiti di attesa sul punto GITOD. Ascoltati i bollettini dell'aeroporto di destinazione e degli aeroporti alternati, l'equipaggio dell'aeromobile in questione decideva di scegliere come alternato l'aeroporto di Pisa (LIRP), le cui condizioni meteorologiche erano state anche osservate lungo la rotta. Dopo aver effettuato alcuni circuiti di attesa sul punto GITOD, l'aeromobile veniva autorizzato a dirigere a bassa velocità su TAQ VOR, dove era prevista una ulteriore attesa. Roma ACC informava inoltre l'equipaggio dell'EI-DTL che tutti gli aeromobili in arrivo a Roma Fiumicino stavano atterrando per la pista 25. L'equipaggio comunicava quindi all'ente di controllo del traffico aereo che, se non fosse giunta in breve tempo l'autorizzazione ad effettuare l'avvicinamento, avrebbe dirottato su Pisa. Pochi minuti dopo Roma ACC autorizzava l'aeromobile a lasciare TAQ VOR per un vettoramento radar per la pista 25, unica a consentire gli atterraggi. Dopo aver cambiato frequenza e considerato che il vettoramento stava allontanando l'aeromobile dall'aeroporto di destinazione, l'equipaggio dell'EI-DTL informava l'ente di controllo del traffico aereo che, se non si fosse abbreviato il percorso per l'atterraggio, avrebbe dovuto dirottare a Pisa per problemi di carburante. Al successivo cambio di frequenza, mentre l'aeromobile si trovava circa 15 miglia nautiche a Sud dell'aeroporto di Roma Fiumicino, l'ente del controllo del traffico aereo istruiva l'EI-DTL a dirigere su LAT</p>

VOR, situato a circa 34 miglia nautiche a Sud-Est dell'aeroporto, per effettuare una ulteriore attesa. Comunicava inoltre che gli aeromobili che precedevano non erano potuti atterrare a causa delle avverse condizioni meteorologiche incontrate.

A quel punto l'equipaggio dell'EI-DTL decideva di interrompere l'avvicinamento e di dirottare all'aeroporto alternato. Una volta in rotta, in previsione che la quantità di carburante all'atterraggio sarebbe stata inferiore alla quantità minima prevista (*final reserve fuel*), l'equipaggio dichiarava emergenza e veniva autorizzato a un avvicinamento diretto per la pista 04 di Pisa, dove atterrava alle 07.56 UTC, senza ulteriori inconvenienti.

Esercente dell'aeromobile	Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A.
Natura del volo	Trasporto pubblico passeggeri.
Persone a bordo	Equipaggio 6 (due piloti e quattro assistenti di volo), passeggeri 105.
Danni all'aeromobile	Nessuno.
Altri danni	Nessuno.
Informazioni relative al personale di volo	<p><i>Comandante</i>: maschio, età 51 anni, nazionalità italiana. Titolare di licenza ATPL (A) in corso di validità. Attività di volo: complessiva 14.850h circa; in qualità di PIC 6000h circa; sul tipo di aeromobile 700h circa.</p> <p><i>Copilota</i>: maschio, età 38 anni, nazionalità italiana. Titolare di licenza ATPL (A) in corso di validità. Attività di volo: complessiva 2736h circa; sul tipo di aeromobile 344h circa.</p>
Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore	<p>Velivolo bireattore ad ala bassa avente le seguenti caratteristiche principali: lunghezza 37,57 m; apertura alare 34,10 m; altezza 12,14 m; massa massima al decollo 73.500 kg.</p> <p>Motori: due turbofan CFM International modello 56-5B6/3.</p> <p>L'EI-DTL ha come numero di serie 4108 ed è stato costruito nel 2010.</p>
Informazioni sul luogo dell'evento	Al momento della effettuazione della dichiarazione di emergenza da parte dell'equipaggio l'aeromobile aveva già iniziato il dirottamento verso l'aeroporto di Pisa e si trovava 31 miglia nautiche ad Ovest dell'aeroporto di Fiumicino, diretto al punto NORNI.
Informazioni meteorologiche	<p>Al momento della pianificazione del volo, sia l'aeroporto di destinazione sia quello alternato risultavano operabili, ancorché i bollettini meteorologici prevedessero la possibilità di temporali con pioggia nell'arco di tempo comprendente l'orario previsto di atterraggio.</p> <p>Quando l'equipaggio ha assunto la decisione di dirottare</p>

sull'aeroporto di Pisa, i METAR relativi agli aeroporti di Roma Fiumicino e di Roma Ciampino riportavano quanto segue.

Roma Fiumicino: vento da 020° 8 nodi, variabile da 350° a 050°; visibilità 9 km; presenza di temporale con pioggia; da 2 a 4 ottavi di cumulonembi a 1500 piedi; nubi da 5 a 7 ottavi a 3000 piedi; temperatura 19 °C, temperatura di rugiada 16 °C; pressione 1013 hectopascal; presenza di *windshear* sulle piste 16R e 16L; nessuna variazione significativa prevista.

Roma Ciampino: vento da 230° 12 nodi, con raffiche sino a 34 nodi, variabile da 150° a 340°; visibilità 8 km; presenza di temporale con pioggia; nubi da 2 a 4 ottavi a 1200 piedi; da 2 a 4 ottavi di cumulonembi a 1600 piedi; temperatura 25 °C, temperatura di rugiada 21 °C; pressione 1014 hectopascal.

Stato di progressione inchiesta

La raccolta delle evidenze è pressoché completata.

Questioni di sicurezza

Sulla base degli elementi acquisiti l'inchiesta sta focalizzando l'attenzione sugli aspetti che, nello scenario operativo dettato dalle particolari condizioni meteorologiche, hanno indotto l'equipaggio ad assumere determinate decisioni.

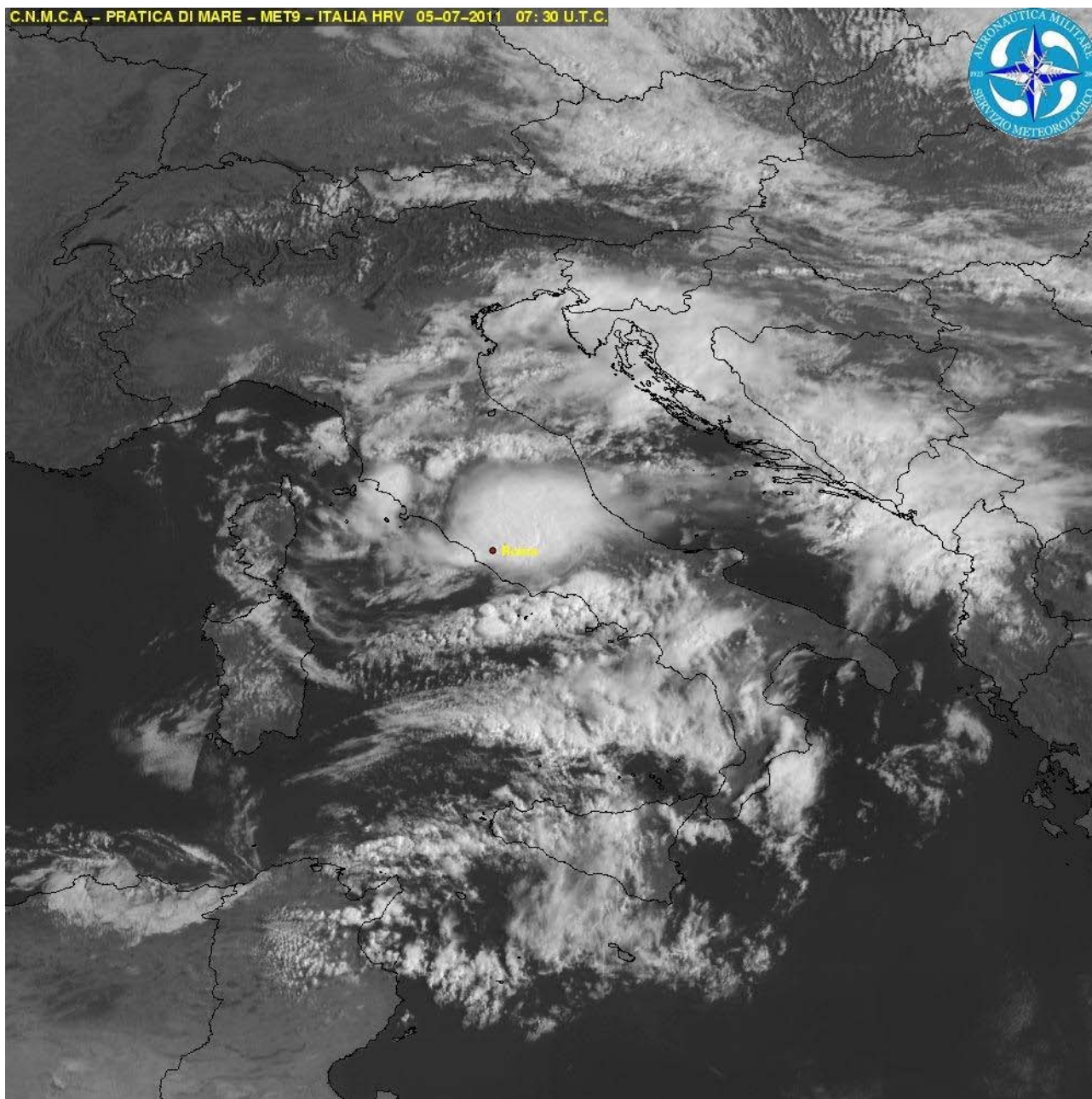


Foto 1: immagine satellitare della situazione meteorologica in atto al momento dell'evento.