

Follow-up Action on Occurrence Report

FACTOR n. 2/2009 Rev.0

Data: 26 Giugno 2009

Operatore: Privato

Data dell'evento: 28 Agosto 2004

Località: Buccinasco (Milano)

Aeromobile coinvolto: Bimotore Cessna 337C marche I-ATAR

Descrizione dell'evento:

Il volo dell'aeromobile, con a bordo il pilota e un passeggero, entrambi diretti a Bresso, ha avuto inizio alle 15.22 a Bastia (Corsica) e si è svolto regolarmente sino alle 16.50.

Dopo un avvicinamento strumentale sull'aeroporto di Milano Linate il pilota ha eseguito una manovra di mancato avvicinamento e poi ha proseguito mantenendo condizioni di volo a vista verso Bresso.

Pochi minuti dopo ha comunicato di avere problemi ai motori e alle 16.57 circa ha effettuato un atterraggio di emergenza in un campo di grano.

Nell'impatto il pilota ha riportato lesioni gravi mentre il passeggero è deceduto. Il velivolo è andato distrutto.

Relazione d'inchiesta:

In base alle prove e ricerche effettuate, ANSV ha stabilito che in volo si è verificato lo spegnimento di entrambi i motori per mancanza di alimentazione di carburante, sebbene questo fosse contenuto nei serbatoi ausiliari.

Nel corso del volo infatti è stato consumato soltanto il carburante dei serbatoi principali che si sono svuotati poco dopo l'avvicinamento all'aeroporto di Milano Linate.

La causa dell'incidente è stata attribuita alla mancata applicazione da parte del pilota della procedura prevista per l'utilizzo del carburante contenuto nei serbatoi ausiliari.

La causa dell'incidente è stata attribuita alla mancata applicazione da parte del pilota della procedura prevista per l'utilizzo del carburante contenuto nei serbatoi ausiliari. Oltre a ciò ANSV ha identificato i seguenti fattori contributivi:

- carente o errata programmazione
- carenza di addestramento da parte del pilota sul tipo di aeromobile
- le informazioni riportate nel Manuale di volo relative all'uso dei serbatoi, pur specificando le modalità di utilizzazione del carburante contenuto nei serbatoi ausiliari, sono frammentarie, distribuite in più sezioni e non sempre inequivocabilmente chiare, favorendo così delle possibili difficoltà di comprensione da parte del pilota.

Sulla base delle proprie conclusioni ANSV ha indirizzato all'ENAC la seguente raccomandazione:

Raccomandazione ANSV – 14/269-04/1/A/07

Testo:

"data la particolarità dell'impianto carburante dell'aeromobile Cessna 337C, si raccomanda di valutare la possibilità di programmi di abilitazione ad hoc per tale tipo di aeromobile, con particolare riferimento alla gestione del carburante nelle diverse fasi di volo. Più in generale, si raccomanda di valutare la possibilità di programmi di abilitazione ad hoc anche nel caso di aeromobili che presentino delle particolarità nei rispettivi impianti".

Posizione dell'ENAC:

La materia relativa alle abilitazioni per classi e per tipo di aeromobile è regolata dalla normativa JAR - FCL 1.261 . Essa comprende sia la parte teorica (*knowledge*) che quella pratica (*flight instruction*).

In particolare la parte teorica viene sviluppata approfonditamente nell'Appendice 1 alla JAR-FCL 1.261(a) e nella AMC (*Acceptable Means of Compliance*) FCL 1.261(a): quest'ultima contiene un *Syllabus* con la lista dettagliata degli impianti, comprendente anche l'impianto carburante e le procedure del suo utilizzo.

I corsi devono essere condotti da apposite strutture addestrative FTO (*Flight Training Organisation*) o TRTO (*Type Rating Training Organisation*) approvate da ENAC in base alle linee guida di cui alla AMC FCL 1.261(c)(2).

I programmi di abilitazione previsti dalle norme sono pertanto esaustivi e tali da coprire le peculiarità dei vari tipi di aeromobile.

Con nota DIRGEN -TLP-11/06/2009-0037955-P è stato comunque ribadito alle organizzazioni preposte all'addestramento di attenersi scrupolosamente ai programmi approvati enfatizzando gli aspetti peculiari dei modelli di aeromobile specifici. L' ENAC, tramite le proprie strutture periferiche, continuerà ad esercitare la propria sorveglianza sulle organizzazioni di addestramento.

Gli aspetti relativi al Manuale di Volo dell'aeromobile, essendo lo stesso parte integrante del "*Type Design*", alla luce della vigente regolamentazione europea, sono di competenza dell'EASA.

Status ENAC : Chiuso