

Follow-up Action on Occurrence Report

FACTOR n. 03/2006 Rev. 0

Data :25 Luglio 2006

Operatore: Commerciale

Data dell'evento : 8 Aprile 2004 2004

Località :Aeroporto Vergiate (VA)

Aeromobili coinvolti : A 109E "Power" marche: I-SCTA

Descrizione evento : L'elicottero decollava alla ore 14.25 per un volo locale per effettuare un volo di controllo professionale annuale. L'equipaggio era formato da un pilota, titolare di licenza di pilota di linea di elicottero e TRI/TRE (Type Rating Instructor/Type Rating Examiner) seduto al posto di co-pilota e da un pilota titolare di licenza di pilota di linea di elicottero. Il programma di volo deciso ed illustrato dal TRI/TRE si divideva in due parti; la prima consistente nell'effettuare il controllo IFR con procedure ILS e la seconda consistente nella verifica della corretta gestione delle avarie riportate nel manuale di volo. Dopo aver ultimato la parte IFR, al fine di procedere alle simulazioni di avarie ai motori ed agli impianti, l'aeromobile atterrava a Vergiate aeroporto. Venivano effettuate alcune simulazioni di avarie; il pilota iniziava l'ultima manovra, portandosi prima in effetto suolo e poi impostando la salita. Prima di raggiungere il TDP, l'esaminatore escludeva uno dei due motori (in modo Training), il pilota metteva in atto la procedura di emergenza prevista in caso di piantata di un motore in tale fase e l'elicottero iniziava la discesa con un solo motore operativo, aumentando progressivamente la velocità discensionale con l'avvicinarsi al suolo. Nonostante l'intervento correttivo dei piloti (incremento del passo del collettivo), l'elicottero continuava sprofondare ed impattava il suolo.

Rapporto ANSV : A/33/04

Raccomandazione N° : ANSV-43/79-04/1/A/04

Testo: Si raccomanda di verificare che le organizzazioni (TRTOS) adottino programmi e procedure uniformi, nonché un programma di aggiornamento dei propri istruttori/esaminatori al fine di garantire la standardizzazione ed il mantenimento della qualificazione

Posizione ENAC: Il Type Rating Training Organisation (T.R.T.O.) della società costruttrice dell'elicottero ha in essere una procedura che prevede la standardizzazione di tutti i (TRI)/ (TRE) su base periodica; in questa attività sono coinvolti anche i piloti collaudatori ed esaminatori.
La procedura di standardizzazione applicata, garantisce l'uniformità e la qualità dell'addestramento che viene fornito per il mantenimento della qualificazione dei TRI/TRE, mediante l'esecuzione delle procedure di volo normali, di emergenza e delle manovre in CAT A come verificato dall'ENAC.
L'ENAC intende raccomandare l'applicazione di criteri analoghi alle rimanenti TRTO.

Status ENAC : Aperto

Raccomandazione N° : ANSV-44/79-04/2/A/04

Testo: Si raccomanda di verificare con la casa costruttrice i parametri relativi alla procedura di decollo in categoria A, riportati nel manuale di volo dell'elicottero A 109E.

Posizione ENAC: ENAC non ritiene di accettare tale Raccomandazione per le seguenti considerazioni:

1. Il rateo di salita durante la fase verticale di un decollo in Categoria A da piazzola costituisce un fattore di sicurezza in quanto garantisce quella riserva di energia che consente di effettuare la manovra anche quando la traiettoria di decollo sia all'interno del diagramma H-V. Pertanto, anche se confronti tra procedure di macchine diverse non sono facili da effettuare per specificità di ogni procedura di Categoria A e per le caratteristiche di ogni modello, si può affermare in linea generale che più è elevato il rateo di salita maggiore è l'energia a disposizione. Inoltre, un rateo di salita ridotto aumenta il tempo di esposizione della macchina al rischio di piantata motore prima del raggiungimento del Take Off Decision Point (TDP).
2. Le procedure dell'A109E "Power" sono il risultato di un lungo processo di sviluppo e prove di certificazione che ha coinvolto in maniera diretta sia il RAI che altre Autorità di Certificazione (CAA UK, FAA, TCCA). In nessuna delle attività svolte è stato riportato dagli equipaggi sperimentali alcun commento riguardante l'eccessivo rateo di salita durante la fase di allontanamento verticale.
3. Dalla ricostruzione effettuata dalla ANSV è presumibile che l'elicottero dopo la simulata piantata motore abbia acquisito durante la fase di ritorno sulla piazzola un rateo di discesa non controllato con conseguente contatto pesante con il terreno. Il rateo di discesa durante questa fase non è legato al rateo di salita durante la fase di raggiungimento del TDP ma è tipicamente funzione di altri fattori: vento in coda, assetti impostati e mantenuti durante la discesa, utilizzo dei giri rotore disponibili tramite idoneo uso del passo collettivo.

Status ENAC : Chiuso