

Follow-up Action on Occurrence Report FACTOR n. 5/2011 Rev.0

| | |
|-----------------------|---|
| Data: | 28/03/2011 |
| Operatore: | Commerciale |
| Data dell'evento: | 16 Agosto 2003 |
| Località: | Val Cavena. Comune di Esine (BS) |
| Aeromobile coinvolto: | Bombardier Canadair CL-415 marche I-DPCN |
| Descrizione evento | L'incidente si è verificato durante un'operazione antincendio boschivo (AIB) in un'area montuosa del Comune di Esine . Il velivolo, dopo l'ultimo lancio sul fuoco, venuto a trovarsi in una valle stretta e senza vie d'uscita, è andato ad impattare sul crinale del fianco sinistro della valle. L'aeromobile ha subito danni irreparabili, mentre i due piloti hanno riportato ferite, uno dei quali in modo grave, nella fase di abbandono del velivolo . |
| Relazione ANSV | <p>Sulla base delle evidenze acquisite l'Agenzia ha attribuito la causa dell'evento all'impatto del velivolo contro alcuni alberi, a seguito dell'impostazione di una manovra di scampo non adeguata .</p> <p>ANSV ha analizzato in dettaglio i vari fattori causali che possano aver contribuito alla dinamica dell'incidente: ambientale, tecnico , organizzativo e umano .</p> <p>Con particolare riferimento al fattore umano ANSV ha rilevato che <i>“dall'inchiesta sono emersi problemi di comunicabilità all'interno della cabina di pilotaggio , derivanti dal fatto che non c'è stato un flusso informativo tra il copilota (depositario delle informazioni necessarie per l'assunzione delle decisioni operative più opportune) ed il comandante, responsabile delle decisioni finali”</i> .</p> |

Questa pubblicazione costituisce la risposta ENAC iniziale ad ogni Raccomandazione di sicurezza fatta dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo. Lo status "APERTO" o "CHIUSO" indica il completamento o meno di tutte le azioni ritenute necessarie dall'ENAC in risposta alla Raccomandazione.



In base a quanto sopra ANSV ha formulato la seguente raccomandazione di sicurezza :

RACCOMANDAZIONE ANSV- 9/234-3/1/A/09

Destinatario: ENAC

Motivazione : *“ le comunicazioni via radio con il DO-CFS (Direttore delle Operazioni - Corpo Forestale dello Stato) sono state effettuate dal copilota in lingua italiana , in quanto quest’ultima non era conosciuta dal comandante di nazionalità canadese . Questa mancanza di conoscenza della lingua italiana avrebbe impedito al comandante dell’aeromobile di venire a conoscenza direttamente di informazioni significative per l’assunzione delle decisioni di competenza “.*

Testo: *“ Considerata la peculiarità delle operazioni AIB , nel corso delle quali gli aeromobili sono chiamati ad operare in stretto contatto con il DO-CFS , responsabile del coordinamento mezzi aerei/terrestri (che parla italiano) , valutare la possibilità che i piloti stranieri impegnati in Italia in questo tipo di missioni abbiano una conoscenza almeno basica della lingua italiana . Ciò per evitare soprattutto che il comandante sia costretto ad affidarsi al pilota per la comprensione di comunicazioni di notevole importanza sotto il profilo operativo e della sicurezza del volo ”.*

Posizione dell’ ENAC :

L’ENAC recepisce la raccomandazione .

Agli Operatori del settore verrà richiesto di assicurarsi che i piloti stranieri impiegati nelle operazioni AIB abbiano un adeguato livello di conoscenza della lingua italiana.

Status ENAC : Chiuso

ANSV, in considerazione del fatto che l’aeromobile nell’ultimo lancio prima dell’incidente , diversamente dai lanci precedenti , ha seguito una traiettoria di attacco al fuoco ascendente, anziché discendente , ha indirizzato all’ENAC la seguente ulteriore raccomandazione inerente agli aspetti operativi :

Questa pubblicazione costituisce la risposta ENAC iniziale ad ogni Raccomandazione di sicurezza fatta dall’Agenzia Nazionale Sicurezza Volo. Lo status “APERTO” o “CHIUSO” indica il completamento o meno di tutte le azioni ritenute necessarie dall’ENAC in risposta alla Raccomandazione.



RACCOMANDAZIONE ANSV- 10/234-3/2/A/09

Motivazione : *“il Manuale Operativo dell’esercente prevedeva una nuova ricognizione da parte dell’equipaggio con successivo relativo briefing unicamente nel caso di un bersaglio diverso, anche nell’ambito di uno stesso incendio, non pure nel caso in cui il bersaglio fosse rimasto immutato, ma fosse cambiata la traiettoria di attacco (ad esempio, come nel caso in questione, da discendente ad ascendente).”*

Testo : *“Valutare la possibilità di integrare la manualistica operativa non solo dell’esercente in questione precisando che anche nel caso di mutamento della traiettoria di attacco sullo stesso bersaglio debba essere effettuata una nuova ricognizione dell’area con successivo briefing da parte dell’equipaggio . Ciò al fine di avere un quadro puntuale di tutti gli elementi di interesse (comprese le rotte di scampo) prima di procedere all’attacco.”*

Posizione dell’ ENAC

La ricognizione in volo da parte dell’equipaggio risponde alla necessità di determinare , prima dell’inizio delle attività AIB , tutti gli elementi che possano influire sulla sicurezza delle operazioni e sul relativo *modus operandi* .

In tal senso, detta ricognizione ha un carattere generale e assolve molteplici funzioni come, ad esempio, la rilevazione dell’orografia del terreno, lo studio della situazione ostacoli, la individuazione dei bersagli e delle relative rotte di scampo, la determinazione della direzione ed intensità del vento.

A parere di ENAC, la proposta di effettuare una nuova ricognizione ogni volta che si abbia un mutamento della traiettoria di attacco sullo stesso bersaglio non si conforma al carattere di generalità della ricognizione: può infatti verificarsi che, effettuata la nuova ricognizione per il singolo bersaglio, di ritorno dalla “scoop” (rifornimento di acqua) la medesima ricognizione si dimostri inutile per avvenuto mutamento della situazione dei venti , mentre, nel contempo, l’evoluzione dell’incendio potrebbe aumentare gli effetti dannosi.

In sostanza , si ritiene che la manualistica operativa non necessiti di alcuna modifica e che, per il pilota, fare un’unica buona e accurata ricognizione, prima di dare inizio alle operazioni , sia soprattutto una questione di consapevolezza del rischio e di assicurazione per la propria incolumità .

Per i motivi sopra esposti l’ENAC ritiene di non accogliere la raccomandazione .

Status ENAC : Chiuso

Questa pubblicazione costituisce la risposta ENAC iniziale ad ogni Raccomandazione di sicurezza fatta dall’Agenzia Nazionale Sicurezza Volo. Lo status “APERTO” o “CHIUSO” indica il completamento o meno di tutte le azioni ritenute necessarie dall’ENAC in risposta alla Raccomandazione.