

## Follow-up Action on Occurrence Report

FACTOR n. 7/2009 Rev.0

|                      |                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Data :               | 13 Novembre 2009                                                                                                                                                                                   |
| Operatore :          | Privato                                                                                                                                                                                            |
| Data dell'evento     | 3 Marzo 2005                                                                                                                                                                                       |
| Località             | Aeroporto di Bologna                                                                                                                                                                               |
| Aeromobile coinvolto | Cessna 340A marche D-IMMA                                                                                                                                                                          |
| Descrizione evento   | Il giorno precedente l'evento, l'aeromobile, proveniente da Lugo di Romagna, era atterrato nel pomeriggio sull'aeroporto di Bologna, con l'intenzione di ripartire al mattino seguente per Lugano. |

Il giorno 3 Marzo 2005, le avverse condizioni meteorologiche presenti nel nord Italia causavano l'annullamento del volo previsto per Lugano, per cui il pilota decideva di rientrare a Lugo di Romagna, normale base di operazione dell'aeromobile.

A tal fine si recava negli uffici della società di gestione dove espletava le incombenze connesse con il volo da effettuare. Nella circostanza, nonostante sull'aeroporto stesse nevicando sin dal mattino ed in maniera più consistente nel corso delle ultime due ore, il pilota avrebbe dichiarato di non abbisognare di servizi aggiuntivi, fra cui il *de-icing*.

L'aeromobile, in decollo alle 16.26 UTC, accelerava sino a raggiungere una velocità a metà pista di 107 nodi ed a fine pista di 112 nodi. Le testimonianze acquisite concordano sul fatto che il velivolo, dopo una corsa di decollo più lunga del solito, stentasse a prendere quota, mantenendosi a pochi metri da terra; successivamente impattava dapprima il *guard-rail* di protezione, posto in prossimità della strada perimetrale, poi la recinzione metallica che delimita il confine aeroportuale ed infine, superata la strada statale, andava a schiantarsi contro un terrapieno dove prendeva fuoco.

Il sinistro causava la completa distruzione dell'aeromobile nonché il decesso di due membri dell'equipaggio e tre passeggeri.

## Relazione ANSV

In base ai risultati della propria inchiesta ANSV ha stabilito che l'incidente è stato determinato dalla formazione di ghiaccio sulle superfici dell'aeromobile e dal conseguente deterioramento delle prestazioni aerodinamiche.

I principali fattori contributivi alla base dell'incidente sono stati identificati:

- Nelle condizioni meteorologiche che hanno provocato la citata formazione di ghiaccio ;
- Negli elementi decisionali (*fattore umano*) che avrebbero portato all'effettuazione del volo senza una preliminare accurata verifica da parte del pilota dell'eventuale presenza di formazione di ghiaccio sulle superfici alari e su quelle mobili;
- Nella presumibile condizione di eccedenza di peso.

Per quanto sopra , ANSV ha indirizzato all'ENAC la seguente raccomandazione di sicurezza :

### **RACCOMANDAZIONE ANSV- 17/64 - 05/1/A/08**

Testo :

*“Si raccomanda di valutare la possibilità di porre in essere, nelle forme ritenute più opportune, un'efficace azione di sensibilizzazione, destinata ai piloti del comparto dell'aviazione generale, sull'importanza della scrupolosa effettuazione, qualora richiesto dalle condizioni meteorologiche in essere, delle verifiche prevolo idonee ad accertare l'eventuale presenza di ghiaccio su tutte le parti sensibili dell'aeromobile, nonché sull'importanza della esecuzione delle procedure di de-icing ed anti-icing .”*

### **Posizione dell' ENAC :**

Prima dell'inizio di ogni volo e' obbligo del pilota attenersi alla scrupolosa effettuazione delle previste verifiche *pre-volo* e procedere alla corretta esecuzione delle procedure di *de-icing* ed *anti-icing*, quando la situazione meteorologica lo richiede.

L'obbligo di osservare tali prescrizioni è per il pilota tassativo. Esso fa parte dei doveri che il pilota deve rispettare per la incolumità propria e dei terzi a bordo.

I programmi di addestramento sia teorici che pratici nonché la manualistica di volo e d'impiego degli aeromobili rispecchiano in modo inequivocabile tale obbligo e indicano le procedure che devono essere seguite per soddisfarlo.

Quanto raccomandato da ANSV appare difficilmente concretizzabile in un atto regolamentare da parte di ENAC e piuttosto sembra “una reiterazione a prestare attenzione” rivolta a soggetti che, per definizione, hanno l'obbligo di esercitare con la dovuta diligenza le responsabilità derivanti dalla conduzione degli aeromobili per i quali sono stati abilitati.

Non si ritiene pertanto necessario ribadire ai piloti l'obbligo di rispettare regole che fanno già parte del minimo bagaglio culturale e formativo degli stessi .

Status ENAC : Chiuso