



Quaderni di Sicurezza del volo 5-6/2018

Numero 5-6

Settembre/dicembre 2018

Cuivis potest accidere quod cuiquam potest
(Publilio Sirio I° sec. a.C.)



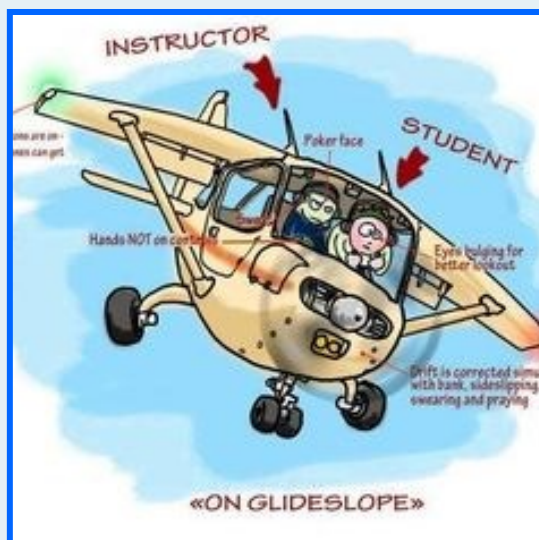
In questo numero:

- Editoriale
- Relazione trimestrale Commissione S.V.
- Cultura della Sicurezza Volo: flight current ?
- Analisi di un incidente : P92JS I-PETR
- Analisi di un incidente: L5 I-BURL

Quaderni di Sicurezza Volo 5-6 / 2018
Bollettino di informazione ed aggiornamento per la Sicurezza del Volo a cura di
Aero Club d' Italia

Questo è il quaderno SV che conclude il 5° anno di pubblicazione didattica affinché "*cuivis potest accidere quod cuquam potest*", così come recita il pensiero di Publio Sirio (I° a.c.), un anno per così dire "anomalo" da quando l'uscita è divenuta quadrimestrale, non per cattiva volontà bensì per un radicale cambiamento interno entro l'Aeroclub d'Italia da quando nel giugno u.s., il commissario ha decretato la nascita della commissione per la sicurezza del volo. L'organismo, insediatosi immediatamente ha iniziato a programmare ed attuare tutta una serie di azioni sia a breve, che a medio termine tutte riguardanti l'incremento della sicurezza nelle nostre operazioni di volo. Oltre all'adeguamento della didattica entro i seminari SV, svolti nelle basi AM, un passo importante è stato quello di avviare la formazione di una rete territoriale di S.V. composta da soggetti disponibili ed in possesso di adeguate capacità specifiche nel campo della S.V., istruzionale e formativo.

Su questa base, una prima raccolta di disponibilità ha fornito già un discreto numero di idoneità, che da gennaio p.v. saranno convocati presso differenti basi AM (su distribuzione geografica) per svolgere un corso breve di standardizzazione e successivamente, divenire elementi di riferimento per il territorio cui opereranno. Questa figura degli addetti SV



Territoriali rappresenta il primo passo per la creazione di una capillare rete SV che si diffonda uniformemente in tutti gli aeroporti, aviosuperfici e campi di volo in pratica, ovunque si voli compreso il volo libero che da gennaio pv, vedrà l'inizio dei propri specifici corsi di sicurezza volo a partire da Cornizzolo, per finire all'estremo opposto, Sicilia ad inizio estate, attraversando tutte le parti del paese ove la disciplina è sviluppata. Piccoli passi, affinché la cultura della sicurezza del volo prenda consistenza e si diffonda uniformemente sul territorio e per specialità, nessuna esclusa; è allo studio lo specifico intervento sui paracadutisti. Vogliamo che Aeroclub d'Italia sia visto da tutto il paese come Ente coscienzioso delle problematiche, competente per l'intervento, professionale per la qualità, in altre parole AFFIDABILE, tale che si potrà manifestare dentro e fuori l'ente l'orgoglio di appartenenza.

LA SICUREZZA NON E' QUALCOSA CHE L'ORGANIZZAZIONE HA... MA E' QUELLO CHE L'ORGANIZZAZIONE FA!!

RELAZIONE TRIMESTRALE SULL'ANDAMENTO OPERATIVO E PROGRAMMATICO SVOLTO DALLA COMMISSIONE SICUREZZA DEL VOLO

BOLLETTINO N° 1/2018

Premesse: la Commissione Sicurezza del Volo istituita, con Decreto del Commissario AE-CI prof. Avv. Pierluigi Matera in data 6 giugno, dal momento del suo primo insediamento, ha avviato procedure tecnico operative affinché il complesso quanto articolato *framework*, ove si sviluppa l'attività VdS sotto egida AE-CI, fornisca più informazioni possibili. L'avvio è risultato molto, anzi estremamente complesso fin quando i dati, incidenti/inconvenienti degli anni passati, non sono pervenuti in Commissione attraverso rilascio personale dell'ex direttore generale Gen. B.A. Giulio Cacciatore. Di contro, gli ultimi mesi di allentata gestione, precedenti le mutate condizioni di *governance* dell'Ente, hanno lasciato molte situazioni sospese e non verificate, per la venuta meno dell'attività operativa cui era preposta la commissione disciplinare, a seguito della emessa sentenza del Consiglio di Stato.

ATTIVITA' DI VOLO TRIMESTRE GIUGNO-AGOSTO.

E' il trimestre maggiormente volato sia da velivoli nazionali che da velivoli provenienti da ogni parte d'Europa. Il movimento del traffico aereo cresce smisuratamente ed a volte, pericolosamente, rappresenta il mancato rispetto di regole e procedure, specialmente nel caso di UPA che in situazione di affollamento dello spazio aereo, diventano continue con riflessi molto negativi da quando incidono sulla regolarità del traffico commerciale. Coincide anche con il trimestre della MAF civili e militari, con apporti diversificati, oltre agli innumerevoli raduni sui campi di volo distribuiti su tutto il territorio nazionale. In linea generale in queste ultime non si sono manifestati elementi rilevanti e tali da inficiare la S.V. forse, in qualche raduno alcune incomprensioni sulla natura giuridica dell'evento (raduno / MAF) ha generato dei fraintendimenti che hanno portato ad esibizioni, nei limiti della norma ma senza alcuna autorizzazione e conseguentemente organizzazione di MAF.

ATTIVITA' ISTITUZIONALE- PROGRAMMATICA

La commissione anche attraverso l'espressione dei suoi componenti, ha avviato in immediata l'apertura di un necessario canale di relazioni con gli altri naturali Enti Istituzionali con i quali ha, da statuto, rapporto diretto. Con ENAC è spontaneamente nata (con la funzione Safety), vista anche la partecipazione diretta in commissione, una intensa attività di interscambio informativo e programmatico, anche con circoscritte riunioni, che hanno avuto il merito di individuare nella immediatezza la possibilità di poter usufruire di alcuni avanzati strumenti utili per la segnalazione inconvenienti /incidenti (eE-MOR) già operativi nel campo della aviazione commerciale e generale. Parimenti sono stati rinsaldati i già consolidati rapporti con A.M., specie con l'Ispettorato Sicurezza del Volo al fine di integrare ed incrementare la sinergia già in atto. Nuove procedure didattiche, più aderenti all'uditorio tipico dei seminari SV presso le basi, sono state già individuate e costituiranno l'ossatura per la campagna briefing 2019.

Cultura S.V.

Michele Buonsanti

INCIDENTI/ INCONVENIENTI - La raccolta delle segnalazioni, come è noto non obbligate, delle quali la commissione è riuscita ad entrare in possesso, è fondata su alcuni contributi di organizzazioni territoriali (pochi) e sui restanti comunicati ricavati da stampa e media locali con a volte (specie quanto sono presenti dei decessi) rapporti delle autorità di polizia giudiziaria. Alla data del 30 settembre u.s., sono stati catalogati numero 38 incidenti suddivisi per un numero di deceduti pari a 13 rispetto ad un numero di feriti pari a 16

ANALISI DELLE POSSIBILI CAUSE/ CONCAUSE. - Osservando le dinamiche dei diversi incidenti resta possibile raggruppare in grandi aree omogenee le possibili cause (si rimarca il fatto che le valutazioni della commissione sono fondate sui pochi elementi ricavabili dalla informazione avuta, spesso corroborata da presenze qualificate occasionali). Riguardo quanto fin qui catalogato, gli eventi maggiori sono avvenuti nella fase di decollo (12), similmente ad eventi in rotta mentre 4 eventi hanno riguardato la fase di atterraggio con due morti rispetto ai 13 totali. Alcune singolarità, per quest'ultima fase hanno visto un velivolo decollato da Venezia Tessera oltre le effemeridi ed atterrare a Padova alle 22.35 LMT con una navigazione basata sull'intuito, rispetto ad un VFR non applicabile. Esperienza ripetuta, con esito positivo durante il giorno per un inserimento in IMC accidentale. 7 volte sono state le avarie al gruppo propulsore così come risultano abbastanza numerose le manovre inappropriate. Ridotte a tre le UPA e le *near missing*.

VALUTAZIONE ED INDIVIDUAZIONE DEGLI HAZARD. - Possibile individuare le aree di maggior pericolosità ove si maturano e crescono le fasi iniziali della catena degli eventi. Con buona approssimazione è possibile individuare le seguenti aree di criticità: addestramento/ currency; manutenzione.

CONSEGUENZE OPERATIVE ED INTERATTIVE. - Il riflesso degli *hazard*, progenitori degli incidenti fin qui rilevati, comporta serie problematiche proprio nella essenza della attività di volo. Parlare di lacune tecniche per la fase di decollo apre un drammatico quadro, specie se sotto la cenere cova questa forma di *hazard* che unita a problematiche di manutenzione rende assolutamente non sicura qualsiasi forma operativa sia del singolo, sia delle organizzazioni di volo. Sono condizioni che intervengono anche sui risultati del lavoro degli istruttori ai quali, insieme ai direttori delle scuole oggi, deve essere chiesto uno sforzo atipico su sé stessi e su tutti i piloti da loro istruiti e mantenuti in *currency*.

POSSIBILI LINEE DI AZIONI MITIGATRICI. - La tendenza di inconvenienti e incidenti e le possibili cause che li hanno determinati obbligano all'avvio di procedure con la massima urgenza che tocchino la fase istrutturale (primo periodo), la fase di *check* (verifica delle *currency*) e la fase di allenamento standardizzato. Necessaria e non più differibile la convocazione di uno o più incontri con tutti i direttori delle scuole di volo degli enti federati in AECI. In concomitanza, possibilmente, o comunque a breve, programmazione *refresh* della linea istruttori, un passo fondamentale specie per una logica di standardizzazione che dovrà essere avviata prima possibile attraverso corsi *refresh* con i titolari della qualifica. E' anche avviso della commissione che tali aspetti di mantenimento delle qualifiche, sotto la direzione ed il coordinamento del Direttore Generale vengano affrontate da una qualificata quanto condensata commissione, i cui componenti abbiano curriculum vasto e profondo nel campo dell'addestramento e della formazione. di standardizzazione come aggiornata ed efficiente, con un flusso continuo di informazioni SV, oltre che di investigazione/ disciplina.

Si suggerisce, la presenza all'interno di codesta commissione di un altrettanto qualificato componente della commissione S.V. che porti il proprio contributo oltre a fare da raccordo continuo tra le due importanti strutture. Parimenti oggi, con vivo compiacimento, segnaliamo la costituzione in della *unit* relativa agli incidenti/inconvenienti, dove analogamente a quanto prima, la presenza di un elemento della SV contribuirebbe a creare l'unità. Più che auspicare è necessario che la stessa commissione con i suoi qualificati componenti si operativa il più presto possibile. Su questo come per tanto altro siamo in forte ritardo.

PROSPETTIVE A MEDIO TERMINE. - 1- Si investe, come strategia, molto sul ruolo degli addetti SV di recente selezione, attraverso i quali aspetti di cultura di base ma anche di competenza professionale possano divenire elementi distribuiti sul territorio quali attrattori delle continue e naturali problematiche che investono i naviganti. 2-Parimenti, su questo intervallo temporale anche l'interfaccia reale, con gli istruttori e direttori delle scuole, avrà un momento qualificante ma oltretutto irrinunciabile da quando, formazione ed addestramento non adeguato, rappresentano le maggiori evidenze dalla analisi degli incidenti. Il medio termine (fine corrente anno) dovrà necessariamente concludersi con gli addetti SV formati anche secondo gli intendimenti di quella commissione standardizzazione la cui costituzione è palesemente necessaria. 3- Avvio della fase sperimentale avanzata circa l'uso del sistema eE-MOR mediante unità campione territorialmente distribuite in maniera tale da mappare il territorio nazionale. 4- Fase a regime per la implementazione della figura di addetto SV sul piano territoriale con una ulteriore specializzazione a servizio di didattica, formazione, e aggiornamento standardizzato da sede centrale.

PROSPETTIVE A LUNGO TERMINE. - Sul lungo termine devono necessariamente essere fissati obiettivi importanti, qualificanti oltreché up-gradanti il sistema SV entro AECI. E' necessario altresì sottolineare il prossimo repentino cambiamento di tutta l'attività VdS, da quando sulla G.U. europea del 22 agosto u.s., sono state emesse le regolamentazione circa l'uso del mezzo aereo da diporto sportivo (aumento a 600 kg) con la conseguenza delle modifiche a tutti i regolamenti vigenti. Nei fatti questa innovazione si tradurrà in un maggior onere gestionale ma, indubbiamente, anche con maggiori oneri entro la sicurezza del volo stesso. Qui si apre una parentesi che non riguarda solo la SV in AECI, bensì tutto AECI nei confronti del sistema paese. Il meccanismo regolamentatore della gestione VdS appare oramai molto sorpassato, gravato su una organizzazione con manifesti problemi numerici oltre che poca possibilità di aggiornamento e qualificazione, principalmente per una carenza di risorse inspiegabile ed oramai inaccettabile. Si potrebbe obiettare che le precedenti considerazioni rappresentano linee strategiche di governo dell'ente, viceversa hanno lo scopo di rappresentare solo come la complessità di tutto un sistema evolverà negativamente, purtroppo senza una linea ben individuata, generando difficoltà enormi in un sistema (velivoli e naviganti) che non si arresterà o rallenterà bensì, continuerà a crescere reagendo per le parti di interesse con tutto il sistema paese. Significa nei fatti l'apertura obbligata di un tavolo concreto e fattivo con il Ministero delle infrastrutture, in primis circa la regolamentazione operativa, poi Difesa ed Interni per fatti riguardanti la Safety & la Security delle attività di volo, specie alla luce di alcune inquietanti indagini svolte dall' A.G. su traffici illeciti con uso di aeroplani VdS.

Cultura S.V.

Michele Buonsanti

Senza dubbio è sul tavolo del MIT che si gioca una partita vitale, in quanto andrà necessariamente rivisto tutto il sistema VdS, dalle immatricolazioni, gestioni, sicurezza, fino all'aspetto giuridico sanzionatorio che oggi è oramai fatto obbligato. In tal modo l'Ente, opportunamente riadattato, sarebbe pronto a quel salto di qualità obbligato dai tempi, con il fine di cessare di essere una organizzazione vista come isolata ed inefficiente, assumendo il giusto e consono ruolo istituzionale che la storia del paese gli ha assegnato.



Il grande nemico della conoscenza non
è l'ignoranza bensì, l'illusione della
conoscenza

S.Hawking

VOLARE DI RADO.....PROBLEMATICHE & SOLUZIONI

Una profonda riflessione leggendo, un similare argomento sulla rivista "Sicurezza del Volo" edita dalla Aeronautica Militare (n°325/2018), mi ha spinto a portare su questa pagina ed alla vostra attenzione, una problematica corrente che specie in A.G., alla luce delle disposizioni normative sul rinnovo biennale della licenza, è divenuta fatto corrente. È un fatto che statisticamente riguarda piloti già in avanti con gli anni di licenza, spesso presi da notevoli impegni di lavoro o familiari e tali da far saltare una corretta programmazione dell'attività di volo in modo da essere sempre perfettamente "current". Il volare di rado, unito anche a qualche capello bianco, normalmente comporta un ingigantimento delle cose, sia dei pregi che dei difetti. In ogni caso, l'obiettivo resta la condotta del velivolo in piena sicurezza, il che significa un arco ad ampio raggio che va dalla messa in moto allo spegnimento, al mantenimento dei parametri di volo, a comunicazioni radio efficienti nonché disciplinate, alla esecuzione delle manovre previste dalla missione programmata. Particolare attenzione dedicheremo alla pianificazione della missione programmata, specie riguardo la condizione meteo sul campo, in rotta e specialmente, all'aeroporto di destinazione. Conseguentemente, quando le condizioni sono "grigie", mutabili, cielo vicino ad overcast, pensiamoci seriamente allo svolgimento del volo ma anche, con tempestività ovvero al tempo giusto. Come tutti i piloti sanno esiste "il giusto tempo per ogni cosa". Se una attenta analisi di rischio (facciamola questa benedetta matrice di rischio!!!) ci porta ad essere positivi sullo svolgimento in sicurezza di quanto pianificato allora, cerchiamo di portar fuori tutto il nostro sapere, acquisito un tempo e consolidato in un altro, fin alla data odierna. Significa richiamare la "lesson learned" di centinaia di voli, intorno e fuori dal campo, con tempo bello o con tempo brutto/pessimo, con velivolo perfetto oppure con avarie più disparate. Nei fatti gli automatismi acquisiti, l'assertività, il nucleo della sicurezza in volo, in poche parole la nostra *Situational Awareness* al tempo presente. In sintesi, non diamo nulla per scontato, non esistono voli semplici o standard; il divenire superficiali è un fatto che non si può accettare, da quando la trappola del volo di routine, è portatore di superficialità, oppure la familiarità con il velivolo che abbiamo in carico supera la concentrazione richiesta per qualsiasi manovra. Come è sentenziato, il volo inizia dalla sua pianificazione, passa poi ad un accurato briefing, quindi alla accuratezza dei controlli pre-decollo, concludendosi al suolo con un approfondito debriefing. Se anche uno dei precedenti passaggi non risulta pienamente soddisfacente, allora è tutta la missione ad essere inficiata e quindi, non può parlarsi di successo totale. Parimenti, l'esecuzione del volo dovrà essere concepita come adattativa a prescindere da quando, l'analisi della situazione è continua così come continue sono le nostre *decision making* tali da supportare il profilo del volo così come programmato.



Analisi di un incidente

Tratto da relazione ANSV a cura di M.B.

Velivolo: P92-JS
Marche: I-PETR
Località: Biella
Tipo Volo: Turistico
Pilota: 1
Equipaggio:
Passeggeri: 1
Danni: Ingenti
Danni a persone: lesioni



Condizioni meteo: normali per attività VFR

Personale di volo: Pilota — età 69 anni; titoli in corso di validità; ore di volo 231h41'; (169h24' PIC; 12h05' su P92JS)

Controlli manutentivi: in regola

Documenti: in corso di validità

Dinamica degli eventi. Il volo veniva condotto in maniera regolare senza si manifestassero inconvenienti di alcun genere. Dopo circa 55' di volo, in fase di avvicinamento da est all'aeroporto per un atterraggio sulla pista 16, con aeroplano configurato per il LDG il pilota riportava il lungo finale ed il corto finale. A circa 200 mt dalla soglia pista con una IAS di 54 kts il pilota cercava di ridurre la velocità a 52kts ma notava che la velocità indicata tendeva a non scendere al sotto dei 53kts. In concomitanza della indicazione di 52kts IAS, il pilota udiva l'avvisatore di stallo e tentava una immediata riattacata, fornendo tutta potenza senza però il velivolo recuperasse velocità. A 100mt dalla recinzione aeroportuale, con il velivolo allineato con l'asse pista, il pilota percepiva lo stallo venendo così a contatto pesantemente con il terreno sottostante ad una distanza di circa 40mt dalla recinzione aeroportuale. Il velivolo terminava la corsa contro la recinzione, riportando seri danni a carico della cellula, motore, elica e carrello.

Accertamenti effettuati ed evidenze rilevate. Veniva svolta una prova di funzionale del sistema anemometrico di bordo, senza rilevare anomalie nella segnalazione delle velocità indicate e/o difettosità a carico degli impianti statico e dinamico. Al momento dell'incidente il velivolo aveva realizzato 1068h di volo dalla sua costruzione. L'ultima manutenzione effettuata è del 22 aprile 2015 a 1029h 54' e tra i vari controlli era stata effettuata la regolazione del sensore avvisatore di stallo, in modo che si attivasse 10kts prima della velocità di stallo effettiva.

Analisi di un incidente

Tratto da relazione ANSV a cura di M.B.

Il manuale di volo del velivolo P92JS riporta come velocità di stallo (bank 0°, flaps 38°, peso prossimo a 600 kg), 41KIAS.

Quanto dichiarato dal pilota, riguardo alla attivazione dell'avvisatore di stallo, avvenuto a circa 52kts IAS, è sostanzialmente coerente con quanto riscontrato sul velivolo in termini di attivazione dello stesso (41kts + 10 kts margine per attivazione, così come riscontrato).

Da quanto sopra espresso, si escludono malfunzionamenti a carico del sistema anemometrico del velivolo tali da aver causato o contribuito all'accadimento.

Cause: la causa dell'evento è attribuibile al fattore umano. In particolare, la causa dello stallo e del conseguente impatto del velivolo fuori dal sedime aeroportuale, ragionevolmente è dovuta ad una eccessiva riduzione di velocità del velivolo nella fase di corto finale per la RWY16, conseguenza di non adeguata gestione della fase di atterraggio da parte del pilota. L'intervento tardivo sulla manetta motore non ha consentito di recuperare il controllo aerodinamico del velivolo stesso.

Lesson Learned: La fase di avvicinamento e conseguente atterraggio necessita di adeguata concentrazione poiché, insieme al decollo, è la fase ove accadono la maggior parte degli incidenti (oltre 70%). Durante tutto la fase di *approach* i riferimenti visuali di assetto per regolare la velocità sono la chiave per un successivo buon atterraggio. Se l'aeroplano è basso e lento bisognerà dare potenza e contemporaneamente aumentare assetto di discesa per evitare una antipatica situazione, che porti alla generazione di un secondo regime che spesso innesca un risultato non voluto anzi pericoloso.



Foto ANSV



Foto ANSV



Analisi di un incidente

Tratto da relazione ANSV a cura di M.B.

Velivolo: Stinson L5
Marche: I-BURL
Località: S. Apollinare
Tipo Volo: Riposizionamento
Pilota: 1
Equipaggio:
Passeggeri: 1
Danni: nn.
Danni a persone: nn.



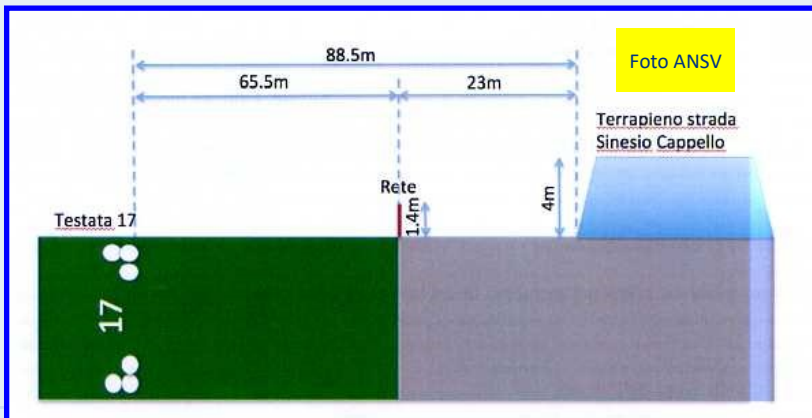
Condizioni meteo: vento da Sud/sud-est 10kts circa

Dinamica dell'evento: Il velivolo marche I-BURL (appartenente all'aeroclub volovelistico ferrarese) decollava dall'aeroporto di Ferrara, con il cavo di traino agganciato, per portarsi sulla aviosuperficie di S. Apollinare al fine di recuperare, come detto dal pilota, un aliante appartenente al medesimo sodalizio, precedentemente atterrato sul campo. In fase di atterraggio, in corto finale per la RWY17, l'anello del cavo di traino impattava, inizialmente una strada limitrofa alla testata pista e successivamente contro il lunotto di una autovettura, (distruggendolo) che stazionava all'interno di un parcheggio, collocato prima della stessa testata 17 e lungo il prolungamento dell'asse pista.

Accertamenti effettuati/Evidenze rilevate: L'aviosuperficie S. Apollinare ha una altitudine di mt.7slm, con una pista in erba lunga 675 mt e larga 25 mt con orientamento 17-35. In prossimità della testa RWY35 non sono presenti ostacoli tali da generare problemi in fase di atterraggio. Viceversa, per la testata RWY17, ad una distanza di circa 88 mt. è situato un terrapieno alto circa 4 mt che sostiene una strada limitrofa a protezione del collettore padano polesano. Tra il citato terrapieno e la rete di recinzione (h = 1.4 mt a 65 mt dalla testata RWY17) si trova uno spiazzo sterrato per uso parcheggio.



Foto ANSV



Analisi di un incidente

Tratto da relazione ANSV a cura di M.B.

I contatti, per come riportato dall'esercente l'aviosuperficie, per coordinare l'arrivo del velivolo L5 erano stati mantenuti dal pilota dell'aliante utilizzando la frequenza in uso sull'aeroporto di Ferrara (122.500 Mhz), oltre al proprio telefono cellulare da quando la radio di bordo dell' I-BURL non poteva essere selezionato sulla frequenza di 130.00 Mhz, in uso su S. Apollinare. Testimoni hanno affermato che il cavo di traino dell' I-BURL veniva a contatto con gli alberi prospicienti la testata RWY17, imprimendo un movimento fortemente ondulatorio e comunque quasi vertical.

Dichiarazione del pilota: Il pilota, in possesso di una notevole esperienza di volo ha fornito all' ANSV i seguenti chiarimenti:

- la richiesta di recupero dell'aliante atterrato sulla aviosuperficie di S. Apollinare era pervenuta quando a/m al suolo, per cui il decollo era avvenuto con il cavo agganciato.
- non ha ritenuto di sganciare il cavo prima dell'atterraggio poichè procedura non usuale e comunque non priva di rischi specie su un nuovo e non conosciuto campo di volo.
- il passeggero presente a bordo, pilota di aliante, nonchè conoscitore del campo di S. Apollinare, si era offerto di accompagnare il pilota dell' I-BURL.
- a seguito di contatto radio negativo con la biga del campo volo, il pilota dell' I-BURL decideva di atterrare per la RWY17, dopo controllo del vento attraverso la manica.
- una problematica tecnica ha impedito il contatto radio tra velivolo e biga ma, a priori in partenza da Ferrara, era stato stabilito che il contatto avvenisse sulla frequenza di Ferrara.
- durante l'avvicinamento per la RWY17, la vista delle auto parcheggiate è ostacolata per gran parte del percorso dalla presenza di un argine del canale che scorre vicino alla pista, in forma ortogonale alla stessa.

Cause: ascrivibile a fattore umano ed è dovuta essenzialmente ad una inadeguata valutazione, da parte del pilota, della distanza esistente tra l'estremità libera del cavo di traino alianti agganciato al velivolo e gli ostacoli presenti lungo il finale per RWY17, dietro un avvicinamento condotto a quota eccessivamente ridotta. Sono fatti che hanno contribuito ulteriormente all'inconveniente:

- una frettolosa ed inadeguata pianificazione del volo da parte del pilota relativamente alle caratteristiche dell'aviosuperficie di destinazione, atteso anche il fatto che era la prima volta che svolgeva un avvicinamento su tale campo.
- l'esistenza di problematiche tecniche sull'apparato radio del velivolo, già note prima della partenza da Ferrara tali da inficiare un regolare contatto con la biga di S. Apollinare.
- l'inoservanza di quanto contemplato dal regolamento operative del traino alianti dello stesso aeroclub di Ferrara, per quanto concerne atterraggi su aeroporti diversi dalla base madre, da svolgere nel pieno rispetto della sicurezza operative.





Referenze bibliografiche

a cura di Michele Buonsanti

Referenze bibliografiche di questo numero

- 1-T. Col. G. Gerardi. *Lezioni del 47° corso S.V.* – Stato Maggiore Aeronautica, Roma 2011.
- 2-ANSV – Relazione di Inchiesta L5 Stinson I-BURL / P92JS I-PETR
- 3-F. Bracco – *Promuovere la sicurezza*, Carrocci editore 2013
- 4-F. Chialastri. *Human Factor*, IBN editore 2012
- 5-T.Col. G. Fauci. *Lezioni del 47° corso S.V.* – Stato Maggiore Aeronautica, Roma 2011.
- 6-*Sicurezza del Volo* n° 325 gennaio/febbraio 2018

La Nostra Storia

Mc200**373^a Squadriglia Caccia**

Cirenaica 1941



Le immagini delle relazioni di inchiesta ANSV e della A.M. sono relative a quanto pubblicato dalla stessa Agenzia e dalla stessa F.A. disponibili rispettivamente presso il sito www.ansv.it e www.aeronautica.difesa.it

**Pilota leggi e dibattiti il ns.
QUADERNO SV**

Per le immagini senza crediti l'autore ha ricercato con ogni mezzo i titolari dei diritti fotografici senza riuscire a reperirli. Resta ovviamente a piena disposizione per l'assolvimento di quanto occorre nei loro confronti.



Sicurezza del Volo

Aero Club d'Italia

Questo spazio vuoto è pronto ad accogliere i contributi che tutti noi vorremo portare alla valutazione, al dibattito ed alla diffusione delle nostre esperienze di volo, affinché tutti siano al corrente di quanto loro possa accadere.

“una volta che avrai volato, camminerai sulla terra con lo sguardo rivolto verso il cielo perché è là che vorrai tornare”

(Leonardo da Vinci)

Info per le collaborazioni



Il materiale costituente il contributo dovrà essere, preferibilmente, spedito per posta elettronica ai seguenti indirizzi:

michele.buonsanti55@gmail.com
dir.gen@aeroclubitalia.it
filippo.conti@aeronautica.difesa.it

Contatti Telefonici:

Michele Buonsanti 3473530872
Filippo Conti 3201843395
Giuseppe Daccolti

L'auspicata partecipazione è aperta a tutti coloro vogliano contribuire, in qualsiasi forma, allo sviluppo dell'iniziativa. I contributi dovranno essere inviati sotto formato elettronico, preferibilmente files con estensione .docx. Le immagini che saranno contenute nei testi andranno inviate anche come files a parte con estensione .jpeg, oppure altro formato che consenta trasporto ed utilizzo successivo in altro documento. Non vi sono limiti alla estensione dei contributi i cui contenuti, rappresenteranno il punto di vista dell'autore proponente. Nessuna forma di rimborso è prevista per la partecipazione all'iniziativa. Gli articoli pubblicati sono, altresì, divulgabili citandone sempre e comunque la fonte.

**La sicurezza non è quello che l'organizzazione ha..
..ma quello che l'organizzazione fa!**

(E. Hollangel)