

BRIEFING

Alert Cessna 650 e Cessna 550

07 marzo 2010

L'esplosione del Cessna 650 di Trigoria del 7 febbraio 2009 è un incidente unico nel suo genere? Difficile dirlo, certo quanto è avvenuto lo scorso 14 febbraio 2010, che ha riguardato un Cessna 550 B, scomparso in volo, potrebbe far pensare ad un caso simile.

L'agenzia tedesca German Federal Bureau of Aircraft Accident Investigation (BFU) ha aperto una inchiesta sul Cessna Citation Bravo 550 immatricolato OK-ACH, sparito di radar, senza alcuna segnalazione mentre era in volo ferry flight (di trasferimento e senza passeggeri) dopo il decollo da Praga, in salita per la quota crociera verso la destinazione svedese di Karlstad Airport.

L'Agenzia BFU ha comunicato che i registratori di volo hanno evidenziato come poco prima dell'incidente, mentre era autorizzato a salire dalla quota di 26.000 a 33.000 piedi (FL 260- FL 330), il velivolo sembrerebbe essere stato impegnato nella fase iniziale di una manovra acrobatica (barrel roll).

La BFU in attesa di altre più circostanziate evidenze ha, nel frattempo, emanato due raccomandazione specifiche. La prima, Recommendation No.: 10/2010 concerne "an inspection of the involved air operator's aircraft in regard to structural overload, la seconda, Recommendation No.: 11/2010 ha invece disposto una procedura per un "improvement of the air operator's Quality Management System and the Safety Culture".

In Italia, intanto, dopo tredici mesi non si hanno ancora notizie dell'incidente del Cessna 650, immatricolato I-FEEV, esploso presso Trigoria (Roma) il 7 febbraio 2009, del quale **Aerohabitat** ha da tempo segnalato la permanente mancanza del preliminare Factual Report e, quello che preoccupa, l'assenza d'interventi specifici di ANSV, ovvero delle indispensabili misure e comunque di provvedimenti precauzionali per la "salvaguardia della pubblica incolumità ...e a tutela ...della sicurezza della navigazione aerea". ...al fine di svolgere quella "attività di monitoraggio, azione investigativa sugli incidenti e gli inconvenienti gravi e ...del.. lavoro di raccomandazioni e proposte ...di indirizzo" che – anche secondo **Aerohabitat** – dovrebbero svolgere gli organismi preposti a questi scopi.

Aerohabitat pur rilevando:

- a) le difficoltà investigativa conseguente alla prolungata indisponibilità del CVR e FDR;
- b) le Prescrizioni di Aeronavigabilità (Airworthiness Directive) emanate da FAA, EASA e ENAC nel corso del 2008 e relative ai propulsori che equipaggiavano il Cessna 650 precipitato a Trigoria;

constata la perdurante assenza di iniziative pro-active, **Aerohabitat**, ripropone l'urgenza di quanto sollecitato nel "briefing" del 20 febbraio 2009, e precisamente:

- Identificazione degli aeromobili Cessna 650 immatricolati in Italia;
- Raccomandazione di Sicurezza urgente all'ENAC per il fermo a terra temporaneo della flotta Italiana Cessna 650, oltre a eventuali misure precauzionali per voli Cessna 650 della flotta internazionale che opera sugli scali della Penisola;

Raccomandazione di Sicurezza urgente all'ENAC per un monitoraggio/ispezione straordinaria in relazione al "**Honeywell Alert Service Bulletin Calls For Rotor Discs Replacement Honeywell has issued Alert Service Bulletin No. TFE731-72-A3748 affecting airplanes 650-0001 thru 7119 with TFE731 engines requiring removal of second and third stage Low Pressure Compressor (LPC) rotor discs**".