

MANCANZA DI ADDESTRAMENTO AL VENTO LATERALE

Lo scorso 4 marzo l'AAIB britannico (Air Accidents Investigation Branch) ha pubblicato il rapporto finale sull'incidente occorso ad un British Aerospace ATP della compagnia svedese *West Air Sweden* durante la fase di atterraggio all'aeroporto di Birmingham. (1)

Il biturboelica era decollato dall'aeroporto di Guersney (EGJB) alle 11:42 ora locale diretto a Birmingham. (2)

Essendo un volo cargo a bordo si trovavano solo 2 i membri di equipaggio. All'ora stimata di arrivo le condizioni meteorologiche previste a Birmingham indicavano un forte vento da sud-ovest con buona visibilità e un'alta base di nuvole. Il copilota era il Pilot Flying (PF).

Dopo essere stato vettorato dal radar per un avvicinamento Localiser (LLZ) DME alla pista 33 di Birmingham, l'equipaggio aveva condotto un avvicinamento stabilizzato.

Alle 12:45 durante la *flare* per l'atterraggio (3) il velivolo si spostava a destra della linea centrale con il muso a circa 20° a sinistra della direzione della pista. Veniva iniziato un go-around e l'aereo si allontanava per poter effettuare un ulteriore avvicinamento. Su richiesta del copilota, il comandante è diventato PF per il secondo avvicinamento che era di nuovo un LLZ DME per la pista 33. Il comandante aveva 57 anni ed aveva accumulato 4984 ore di volo di cui 211 su quel modello di aereo. A 2 miglia nautiche dall'atterraggio, l'ATC comunicava che il vento era da 230° a 14 nodi con raffiche di 27 nodi. (l'aeromobile in questione è certificato per un crosswind fino a 34 kt)

L'aereo atterrava alle 12:58 ma subito dopo si allontanava dalla pista asfaltata sbandando verso sinistra. La distanza tra il momento in cui l'aereo ha lasciato per la prima volta la superficie pavimentata e quando l'ultima ruota è tornata sulla superficie pavimentata è stata di 450 m.

Dopo essersi fermato per un'ispezione da parte del personale di terra, l'equipaggio ha fatto rullare il velivolo fino a un punto d'appoggio. Le successive ispezioni tecniche non hanno rivelato alcun danno al velivolo, anche se è stato sostituito un pneumatico della ruota principale. I due piloti non risultano aver riportato ferite.

E' da notare che nelle pagine dell'AIP britannico riferentesi all'aeroporto di Birmingham è riportata la seguente annotazione:

'Due to runway orientation relative to prevailing winds, pilots should anticipate crosswinds and may experience building induced turbulence and wind shear on aerodrome in strong winds.'

[A causa dell'orientamento della pista rispetto ai venti prevalenti, i piloti devono prevedere i venti trasversali e possono sperimentare la turbolenza indotta dagli edifici e il wind shear sull'aerodromo in caso di vento forte.]

Nelle sue conclusioni l'AAIB annota quanto segue:

Nonostante le critiche condizioni meteo, l'equipaggio non ha condotto alcun briefing preventivo. Fra loro non hanno determinato chi avrebbe tenuto la colonna di controllo durante l'atterraggio, o quali azioni avrebbero intrapreso se fosse stato richiesto di abbandonare l'avvicinamento o l'atterraggio.

Il primo tentativo di avvicinamento ha provocato una confusione tra l'equipaggio circa il go-around da condurre, fatto questo che avrebbe potuto a sua volta provocare un incidente. La confusione è stata alla fine risolta dal comandante che ha richiamato un go-around.

Il secondo avvicinamento ha portato ad una significativa sbandata sulla pista a causa dell'uso di una tecnica errata di vento laterale e l'applicazione di tutto l'alettone destro. È probabile che l'inesperienza dell'equipaggio nell'atterraggio con forti venti trasversali abbia contribuito al disallineamento all'atterraggio. È probabile che l'errata applicazione dell'alettone destro sia stata il risultato di un programma inadeguato per riuscire a governare l'aereo a destra.

Nessuno dei due tentativi di atterraggio ha utilizzato la tecnica del vento laterale come stabilito nei manuali del costruttore e dell'operatore.

Fortunatamente il terreno circostante la pista era duro a causa della mancanza di pioggia recente. A parte il cartello della via di rullaggio, non c'erano altri ostacoli sulla strada di SE-MAO, quali altri aerei o veicoli.

Di conseguenza, nonostante un'escursione di 450 metri fuori pista, non ci sono stati danni al velivolo o alle strutture dell'aeroporto, e nessun ferito fra i membri equipaggio, uniche persone a bordo.

Come appare dalla sottostante immagine l'AAIB raccomanda "crosswind training".

Safety Action

As a result of this incident, the operator took the following safety action:

Recurrent simulator sessions across all the operator's fleet were amended to include crosswind training.

A crosswind limit would be introduced for new co-pilots during their first year of operation on type. This limit would be removed once the co-pilot had completed their first year of operations and successfully demonstrated the correct technique in their recurrent simulator.

- (1) L'aereo è la matricola 2011 attualmente con la sigla SE-MAO ed è entrato in servizio nel 1989; risulta aver cambiato nove volte la proprietà. Nell'anno 2007 l'aereo era stato riadattato per permettere voli cargo. Il rapporto completo (AAIB-26703), è pubblicato nel nostro sito sotto la sezione "Other Investigation Reports".
- (2) L'incidente è avvenuto il 22 maggio 2020
- (3) La landing flare è la fase di transizione tra l'avvicinamento finale e il touchdown sulla testata pista. In questa fase abbiamo simultaneamente un aumento dell'assetto di pitch e una riduzione della potenza motori. La combinazione di queste due azioni porterà ad una diminuzione sia del rateo di discesa come pure della airspeed.

NL 15/2021 ; 14 marzo 2021

Se avete colleghi, conoscenti interessati alla sicurezza volo, fateli iscrivere alla nostra Newsletter.

Tre semplici passaggi:

- ① Andate sul sito www.air-accidents.com
- ② Cliccate in alto a destra su "Contacts"
- ③ Entrate in "Newsletter Subscription Request" e fornite la email

QUESTO E' TUTTO ! Il servizio è gratuito. Sarete sempre informati sulla safety aeronautica.



www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

| | | |
|---------|--|-------------|
| NL01/21 | Primo incidente del 2021 | 9 gennaio |
| NL02/21 | L'incidente della SRIWIJAYA AIR | 16 gennaio |
| NL03/21 | Incidente "serio" a un ATR72 irlandese | 18 gennaio |
| NL04/21 | Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ? | 23 gennaio |
| NL05/21 | Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52) | 29 gennaio |
| NL06/21 | Decollo con allineamento sulle luci laterali | 31 gennaio |
| NL07/21 | Particolarità dei confini aerei degli Stati | 03 febbraio |
| NL08/21 | Quando l'aviazione diventa archeologia | 07 febbraio |
| NL09/21 | Ala danneggiata dalla retrazione carrello | 08 febbraio |
| NL10/21 | La radio in aeronautica, oggi e domani | 10 febbraio |
| NL11/21 | 8 marzo 2014, la scomparsa di MH370 (avviso di trasmissione) | 21 febbraio |
| NL12/21 | Piovano pezzi di motori dal cielo | 22 febbraio |
| NL13/21 | Perché tanti motori esplodono? | 23 febbraio |
| NL14/21 | 8 marzo 2014, la scomparsa di MH370 | 7 marzo |