

RELAZIONI D'INCHIESTA

Incidente Cessna 305 C, marche I-EIAD, aeroporto di L'Aquila Preturo, 18.3.2005

Incidente Piper PA 34-220T, marche I-ILAB, aeroporto di Venegono (VA), 12.3.2005

Incidente Mooney M20 R, marche I-CBSQ, aeroporto di Torino Aeritalia, 8.3.2005

AGENZIA NAZIONALE
PER LA SICUREZZA DEL VOLO

www.ansv.it

e-mail: safety.info@ansv.it

INDICE

INDICE	I
OBIETTIVO DELL'INCHIESTA TECNICA	III
PREMESSA	IV
INCIDENTE a/m Cessna 305 C, marche I-EIAD (N. A/3/05)	1
INCIDENTE a/m Piper PA 34-220T, marche I-ILAB (N. A/4/05).....	5
INCIDENTE a/m Mooney M20 R, marche I-CBSQ (N. A/5/05).....	11

OBIETTIVO DELL'INCHIESTA TECNICA

Le inchieste tecniche relative agli eventi in questione, così come disposto dall'art. 827 del codice della navigazione, sono state condotte in conformità con quanto previsto dall'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva in Italia con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo conduce le inchieste tecniche di sua competenza con ***“il solo obiettivo di prevenire incidenti e inconvenienti, escludendo ogni valutazione di colpa e responsabilità”*** (art. 3, comma 1, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66).

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, per ciascuna inchiesta relativa ad un incidente, redige una relazione, mentre, per ciascuna inchiesta relativa ad un inconveniente, redige un rapporto. Le relazioni ed i rapporti possono contenere raccomandazioni di sicurezza, finalizzate alla prevenzione di incidenti ed inconvenienti (art. 12, commi 1 e 2, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66).

Nelle relazioni è salvaguardato il diritto alla riservatezza delle persone coinvolte nell'evento e di quelle che hanno fornito informazioni nel corso dell'indagine; nei rapporti è altresì salvaguardato l'anonimato delle persone coinvolte nell'evento (art. 12, comma 3, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66).

“Le relazioni e i rapporti d'inchiesta e le raccomandazioni di sicurezza non riguardano in alcun caso la determinazione di colpe e responsabilità” (art. 12, comma 4, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66), hanno il solo scopo di fornire insegnamenti idonei a prevenire futuri incidenti.

PREMESSA

La pubblicazione che segue presenta – in forma volutamente sintetica – le relazioni d’inchiesta deliberate dall’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) a seguito di alcuni incidenti occorsi ad aeromobili dell’aviazione civile.

Negli archivi dell’Agenzia è conservata, in ordine agli incidenti in questione, la documentazione completa relativa all’attività di indagine svolta dagli investigatori incaricati ai sensi del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66 ed in conformità all’Annesso 13 alla Convenzione relativa all’aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944.

Fotografie o altra documentazione di seguito riprodotte sono una copia conforme degli originali in possesso dell’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Nella riproduzione è stato salvaguardato l’anonimato delle persone coinvolte nell’evento, in ossequio alle disposizioni del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66.

INCIDENTE a/m Cessna 305 C, marche I-EIAD (N. A/3/05)

Tipo dell'aeromobile e marche	Cessna 305 C, marche I-EIAD.
Data e ora	18 marzo 2005, ore 15.30 UTC (16.30 ora locale).
Località dell'evento	Aeroporto di L'Aquila Preturo.
Descrizione dell'evento	Durante la corsa di arresto, in fase d'atterraggio, l'aeromobile imbarcava, toccava le estremità alari sulla pista e perdeva la ruota principale sinistra.
Esercente dell'aeromobile	Aero Club l'Aquila.
Natura del volo	Turistico (allenamento).
Persone a bordo	Due (pilota e passeggero).
Danni a persone e cose	Danni strutturali (abrasioni e deformazioni) alle estremità alari ed alla fusoliera; divelta la ruota principale sinistra. Incolumi gli occupanti.
Informazioni relative al personale di volo	<p>Pilota, maschio, 37 anni, licenza di pilota di linea in corso di validità; fonìa in lingua inglese; abilitazioni SEP, Piper MEP, PA-42, DC-9/80/88/MD-90 PIC, MD-11, SEP (sea), B757/767, IR, istruttore VFR.</p> <p>Visita medica di I classe effettuata il 25.8.2004, in corso di validità; obbligo di lenti correttive.</p> <p>Ore di volo totali: 4.920h 38'.</p> <p>Ore di volo SEP/ruotino posteriore: 11h.</p> <p>Ore di volo su C305 I-EIAD: 00h 58', di cui 00h 48' PIC/DC e 00h 10' PIC. Ultimo volo su I-EIAD effettuato il giorno stesso dell'evento per una durata complessiva di 00h 24' PIC/DC.</p> <p>Ore di volo negli ultimi 90gg: 108h 08'.</p> <p>Ore di volo SEP negli ultimi 90gg: 03h 58'.</p> <p>Numero totale di atterraggi: 2.240, di cui 33 SEP/ruotino posteriore, 8 su I-EIAD.</p>
Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore	I-EIAD velivolo monomotore ad elica, biposto, ad ala alta e carrello fisso triciclo a ruotino di coda, costruito nel 1961, immatricolato civile nel 1994, proveniente da matricola militare. Peso massimo al decollo: 1.089 Kg.

Ore di volo al 28.2.2005: circa 3.309h.

Ultima ispezione calendariale delle 500 ore effettuata il 7.7.2004; certificato di navigabilità standard in corso di validità. Motore alternativo Teledyne Continental modello O-470-11 con circa 3.325 ore di funzionamento; ultima revisione generale effettuata il 16.9.2003.

Informazioni sull'aeroporto

Denominazione ICAO: LIAP.

Coordinate geografiche: 42° 22' N – 13° 18' E.

Altitudine: 670 metri s.l.m.

L'aeroporto è dotato di pista asfaltata, QFU 18/36, lunga 1.410 m.

Informazioni meteorologiche

Condizioni meteorologiche VMC, assenza di vento, visibilità ottima (CAVOK).

Altre informazioni

Nessuna.

Analisi

Il giorno 18.3.2005, il pilota del velivolo I-EIAD, al termine di un volo di allenamento, atterrava sulla pista 36; durante la corsa d'arresto, l'aeromobile subiva un'imbardata, con conseguente urto delle estremità alari sulla pista; nell'urto del carrello con il suolo, la ruota principale sinistra veniva divelta. Lo stesso pilota ha dichiarato di aver effettuato un atterraggio pesante.

Causa identificata o probabile

Dalle evidenze raccolte non sono emersi elementi tali da sollevare dubbi sullo stato di aeronavigabilità dell'aeromobile e pertanto si può escludere il fattore tecnico come causa e/o fattore causale dell'evento. Le condizioni ambientali erano buone, con assenza di vento, cosicché anche il fattore ambientale è da escludere. La causa dell'incidente è da attribuire ad un'errata valutazione, da parte del pilota, del rateo di discesa nella fase finale dell'atterraggio, che ha determinato un atterraggio pesante; a seguito di ciò, il pilota ha perso il controllo del velivolo e l'impatto al suolo ha provocato il distacco della ruota principale sinistra.

Al verificarsi dell'evento ha contribuito la scarsa esperienza del pilota nel volo sul tipo di aeromobile in questione (SEP con ruotino posteriore).

Raccomandazioni di sicurezza

Date le circostanze in cui si è verificato l'evento, non si ritiene necessario emettere delle specifiche raccomandazioni di sicurezza.

ALLEGATO A:

documentazione fotografica.

Foto 1



Velivolo in pista, privo della ruota sinistra.

Foto 2



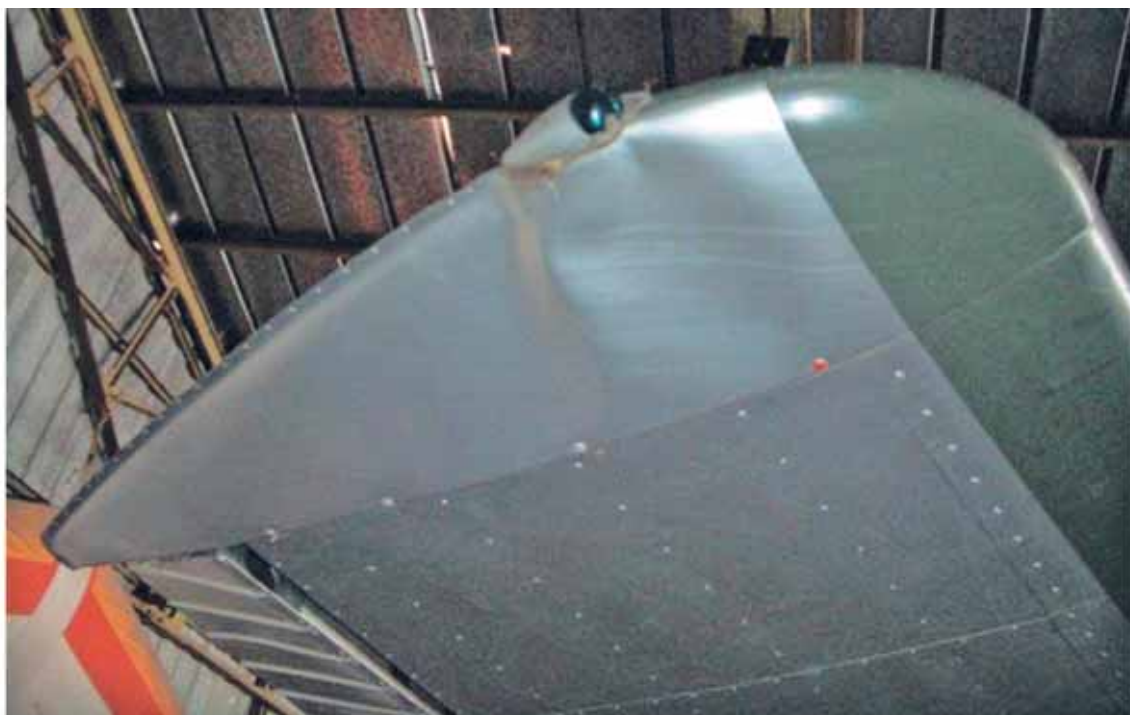
Particolare dei danni al carrello.

Foto 3



Particolare dei danni alla fusoliera.

Foto 4



Particolare dei danni alle estremità alari.