

## INCIDENTE aeromobile Cessna C 172S, marche D-EXAH

<b>Tipo dell'aeromobile e marche</b>	Cessna C 172S, marche D-EXAH.
<b>Data e ora</b>	3 settembre 2008, ore 09.30 UTC.
<b>Località dell'evento</b>	Aviosuperficie di Sabaudia.
<b>Descrizione dell'evento</b>	Durante la fase di atterraggio, l'aeromobile non arrestava la corsa entro lo spazio disponibile, fermandosi poco oltre la testata pista 14.
<b>Esercente dell'aeromobile</b>	Aero Club Bari.
<b>Natura del volo</b>	Turismo.
<b>Persone a bordo</b>	Una (solo pilota).
<b>Danni a persone e cose</b>	L'aeromobile ha riportato danni all'elica, al carrello principale e anteriore, all'estremità delle semiali ed al castello motore. Nessun danno a persone e cose.
<b>Informazioni relative al personale di volo</b>	<p>Pilota: maschio, nazionalità italiana, 50 anni, titolare di licenza di pilota privato di velivolo in corso di validità.</p> <p>Ore di volo totali: 101,04, di cui 16,05 sul tipo.</p> <p>Attività di volo nei 30/90 giorni precedenti l'evento: rispettivamente 6,21 ore (di cui 2,29 sul tipo) e 17,38 ore (di cui 11,54 sul tipo).</p> <p>Visita medica di seconda classe in corso di validità.</p> <p>Abilitazioni: TB 9, TB 10 e C 172.</p>

**Informazioni relative  
all'aeromobile ed al  
propulsore**

L'aeromobile Cessna C 172S, marche di immatricolazione D-EXAH, è un velivolo monomotore, a pistoni, ad ala alta.

Le caratteristiche dell'aeromobile sono le seguenti:

- massa massima al decollo: 1111 kg;
- lunghezza: 8,28 metri;
- larghezza: 11,00 metri;
- altezza: 2,72 metri;
- posti: 4.

Motore: Lycoming IO-360 L 2 A da 180 hp/DaN.

Il certificato di aeronavigabilità era, al momento dell'evento, in corso di validità.

**Informazioni sull'aviosuperficie**



L'aviosuperficie di Sabaudia è situata in coordinate geografiche 41° 20' 01" N e 13° 01' 27" E, ad un'altitudine di 50 piedi sul livello del mare.

L'autorità amministrativa competente per territorio è l'ENAC-Direzione aeroportuale di Roma Ciampino.

E' dotata di una pista avente le seguenti caratteristiche:

- dimensioni: 552 x 18 metri;
- QFU: 14/32;
- pavimentazione: erbosa;
- operatività diurna.

**Informazioni meteorologiche**

Le condizioni meteorologiche al momento dell'evento erano caratterizzate da buona visibilità, assenza di vento e nessun tipo di precipitazione era in atto. Esse non hanno rappresentato un elemento di criticità nella dinamica dell'evento.

**Altre informazioni**

Nessuna.

## Analisi

### *Descrizione del volo.*

Il pilota presentava alle ore 08.15 locali all'ARO dell'aeroporto di Bari Palese (LIBD) un regolare piano di volo VFR con partenza da Bari e destinazione l'aviosuperficie di Sabaudia (rotta prevista LIBD/CORATO/CANOSA/ARIANO IRPINO/TEANO/FORMIA/TERRACINA/SABAUDIA).

Il pilota aveva effettuato lo stesso tipo di volo - da Bari Palese all'aviosuperficie di Sabaudia - sempre con lo stesso aeromobile in data 28.4.2008 (un atterraggio ed un decollo), in data 30.4.2008 (un atterraggio ed un decollo) ed in data 10.6.2008 (due atterraggi e due decolli).

La partenza da LIBD avveniva alle ore 09.35 locali e lungo la rotta il volo si svolgeva regolarmente. Alle ore 11.15 locali il piano di volo veniva debitamente chiuso con la Torre di controllo dell'aeroporto di Latina<sup>1</sup>, avendo il pilota l'aviosuperficie in vista.

Dopo aver effettuato un giro campo alla quota di 1000 piedi e verificato che non vi fosse altro traffico in circuito ed in pista, il pilota - come da lui riferito - impostava un avvicinamento per pista 32 con parametri di velocità e assetto normali per tale fase. Subito dopo l'atterraggio, effettuato a circa 60 nodi, a circa cento metri dalla soglia pista, il pilota - secondo quanto da lui affermato - riscontrava delle difficoltà nell'azione frenante, in quanto la velocità non diminuiva come previsto. A questo punto, però, l'effettuazione di una nuova manovra di decollo non veniva considerata sicura in relazione alla porzione di pista rimanente. Il pilota esercitava quindi una maggiore pressione sui freni, senza però riuscire ad arrestare la corsa prima della soglia di fine pista. L'aeromobile, a velocità relativamente bassa considerando l'entità dei danni riportati, finiva conseguentemente la corsa in una significativa depressione posta oltre la testata 14.

---

<sup>1</sup> Ultimo ente di controllo del traffico aereo con cui l'aeromobile è stato in contatto radio prima dell'atterraggio.

### *Considerazioni.*

La lunghezza della pista (552 metri) è compatibile con le prestazioni di atterraggio dell'aeromobile. Normalmente, infatti, nelle condizioni ambientali simili a quelle dell'evento in questione, la corsa di atterraggio è compresa tra 200 e 350 metri circa, in funzione della posizione dei flap (completamente estesi o a 10°).

Circa due settimane dopo l'evento, è stata effettuata da parte di un tecnico di una ditta tedesca<sup>2</sup> di manutenzione, certificata EASA Part-145, una verifica dell'impianto frenante, comprensiva del freno di parcheggio. Le prove effettuate hanno confermato la piena funzionalità degli stessi impianti, escludendo, di fatto, il fattore tecnico come fattore contributivo dell'evento.

### **Causa identificata o probabile**

La causa dell'evento è da addebitarsi ad un'errata gestione da parte del pilota della fase finale di atterraggio. E' verosimile che l'aeromobile abbia toccato il suolo in corrispondenza della metà pista ed il pilota, nonostante l'azione frenante esercitata, non sia stato in grado di arrestare la corsa nel rimanente spazio disponibile, andando ad arrestarsi, sebbene ad una ridotta velocità, dopo la testata pista 14.

### **Raccomandazioni di sicurezza**

Data la dinamica dell'evento, non si ritiene necessario emettere alcuna raccomandazione di sicurezza.

### **ALLEGATO A:**

documentazione fotografica.

---

<sup>2</sup> Le marche di immatricolazione dell'aeromobile erano tedesche.

## DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Foto 1



Aeromobile subito dopo l'arresto.

Foto 2



Vista frontale dell'aeromobile.

Foto 3



Vista laterale dell'aeromobile.

Foto 4



Particolare danni al castello motore.