

RELAZIONI D'INCHIESTA

Incidente Eurocopter BK 117, marche D-HDSR, Gombio (RE), 17.8.2005

Incidente Socata TB9, marche I-IAGH, aeroporto di Lucca, 14.12.2005

Incidente Mudry CAP 10B, marche I-BLAS, aeroporto di Parma, 18.12.2005

Incidente Eurocopter BK 117, marche I-HVEN, località San Cassiano di Val Parola (Bolzano), 11.6.2004

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 Eurocopter BK 117, marche D-HDSR	1
INCIDENTE a/m Socata TB 9, marche I-IAGH	7
INCIDENTE a/m Mudry CAP 10B, marche I-BLAS	13
INCIDENTE a/m BK 117, marche I-HVEN	21

OBIETTIVO DELL'INCHIESTA TECNICA

Le inchieste tecniche relative agli eventi di cui all'indice, 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 (ANSV) 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), ma 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 d’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 Mudry CAP 10B, marche I-BLAS

Tipo dell'aeromobile e marche	Avions Mudry & C.I.E. CAP 10B, marche I-BLAS.
Data e ora	18 dicembre 2005, ore 11.00 UTC (12.00 ora locale).
Località dell'evento	Aeroporto di Parma.
Descrizione dell'evento	<p>Urto contro barriere “New Jersey” e contro luci di soglia pista.</p> <p>Il 18.12.2005 il pilota del velivolo I-BLAS si accingeva, dopo circa 40 minuti di volo locale, ad atterrare sull'aeroporto di Parma per pista 02. Il pilota intendeva effettuare un contropista per riportare il velivolo al parcheggio, ma veniva avvisato dal competente ente ATS che un altro velivolo stava iniziando le procedure di atterraggio. Il pilota veniva pertanto istruito via radio ad entrare nel raccordo “A” (Allegato A) e ad effettuare poi una inversione di 180° per non intralciare la manovra di atterraggio dell'altro velivolo.</p> <p>Il pilota, invece di fermarsi nel raccordo “A” ed attendere per compiere l'inversione di 180°, proseguiva lungo il raccordo “T” (chiuso per lavori con il NOTAM B6505), per raggiungere il piazzale “V” (chiuso anch'esso con NOTAM B6507) ed urtava con l'ala sinistra e con l'elica le barriere “New Jersey” (barriere bianche e rosse in plastica), che sbarravano l'ingresso nel piazzale. Il velivolo urtava, poi, contro una luce di soglia pista con la parte inferiore della fusoliera (foto n. 1) e con il timone di coda, che risultava parzialmente distaccato (foto n. 2, 3), quindi rientrava al parcheggio.</p>

Esercente dell'aeromobile	Looping Associazione Sportiva, Parma.
Natura del volo	Turismo.
Persone a bordo	Due (pilota e passeggero).
Danni a persone e cose	Distacco della parte inferiore del timone di coda, danni alle ali ed all'elica; danni ad una luce di soglia pista; incolumi le persone a bordo.
Informazioni relative al personale di volo	<p>Pilota maschio di nazionalità italiana, 66 anni, licenza di pilota privato di velivolo in corso di validità, rilasciata il 3.2.2003, in sostituzione del brevetto di II grado. Radiotelefonia in lingua italiana.</p> <p>Ultima visita medica di II classe effettuata il 16.10.2005, in corso di validità.</p> <p>Ore di volo totali: 471h 46', l'ultimo volo su I-BLAS precedente all'incidente era avvenuto il 14.10.2005.</p>
Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore	<p>I-BLAS velivolo ad ala bassa e carrello biciclo, costruito nel 1983 dalla Avions Mudry; peso massimo al decollo 830 kg, velocità di crociera 140 kts.</p> <p>Lunghezza: 7 m.</p> <p>Altezza: 1 m.</p> <p>Larghezza: 8 m.</p> <p>Motore alternativo Lycoming modello AEIO-360-B2F, della potenza di 182 hp.</p> <p>Immatricolato il 9.10.1989, certificato di navigabilità n.12255/a, con classifiche d'impiego semiAcrobatica, Acrobatica/Turismo, con scadenza l'11.3.2008, in corso di validità. Certificato assicu-</p>

rativo e licenza stazione radio di bordo in corso di validità.
Ore di volo totali cellula e motore: circa 300h dalla costruzione.
Ultima ispezione delle 100h cellula e motore effettuata il 5.2.2005.

Informazioni sull'aeroporto

Denominazione ICAO: LIMP.

Coordinate geografiche: 44° 49' 20" N, 10° 17' 43" E.

Altitudine: 49 m slm.

L'aeroporto è dotato di pista in asfalto 02/20 lunga 2122 m e larga 45 m (Allegato A).

Informazioni meteorologiche

Vento calmo, CAVOK.

Altre informazioni

Il giorno dell'incidente erano in vigore sull'aeroporto di Parma i NOTAM B6505/2005 e B6507/2005 (Allegato B): il primo riguardante la chiusura per lavori delle vie di rullaggio (taxiway) "T" e "B"; il secondo riguardante la chiusura per lavori del piazzale (apron) "V".

Analisi

Il pilota ha dichiarato che le barriere "New Jersey" non erano visibili dall'abitacolo; ciò è dovuto alla postazione di comando particolarmente bassa del CAP 10; in realtà, egli avrebbe dovuto essere a conoscenza dei NOTAM in vigore sull'aeroporto e, quindi, non avrebbe dovuto dirigere l'aeromobile verso il raccordo "T" né, tanto meno, sul piazzale "V".

Dalle evidenze raccolte non sono emersi elementi tali da sollevare dubbi sullo stato di aeronavigabilità dell'a/m e pertanto si può escludere il fattore tecnico come causa e/o fattore causale dell'evento.

Causa identificata o probabile

La causa dell'incidente è riconducibile alla collisione contro un ostacolo in superficie, conseguente alla mancata osservanza, da parte del pilota, dei NOTAM in vigore sull'aeroporto, che pre-

cludevano l'accesso ad alcune aree aeroportuali mediante apposite barriere, contro le quali il velivolo ha urtato nella fase di rullaggio.

Raccomandazioni di sicurezza

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

ALLEGATO A:

carta ICAO dell'aeroporto di Parma.

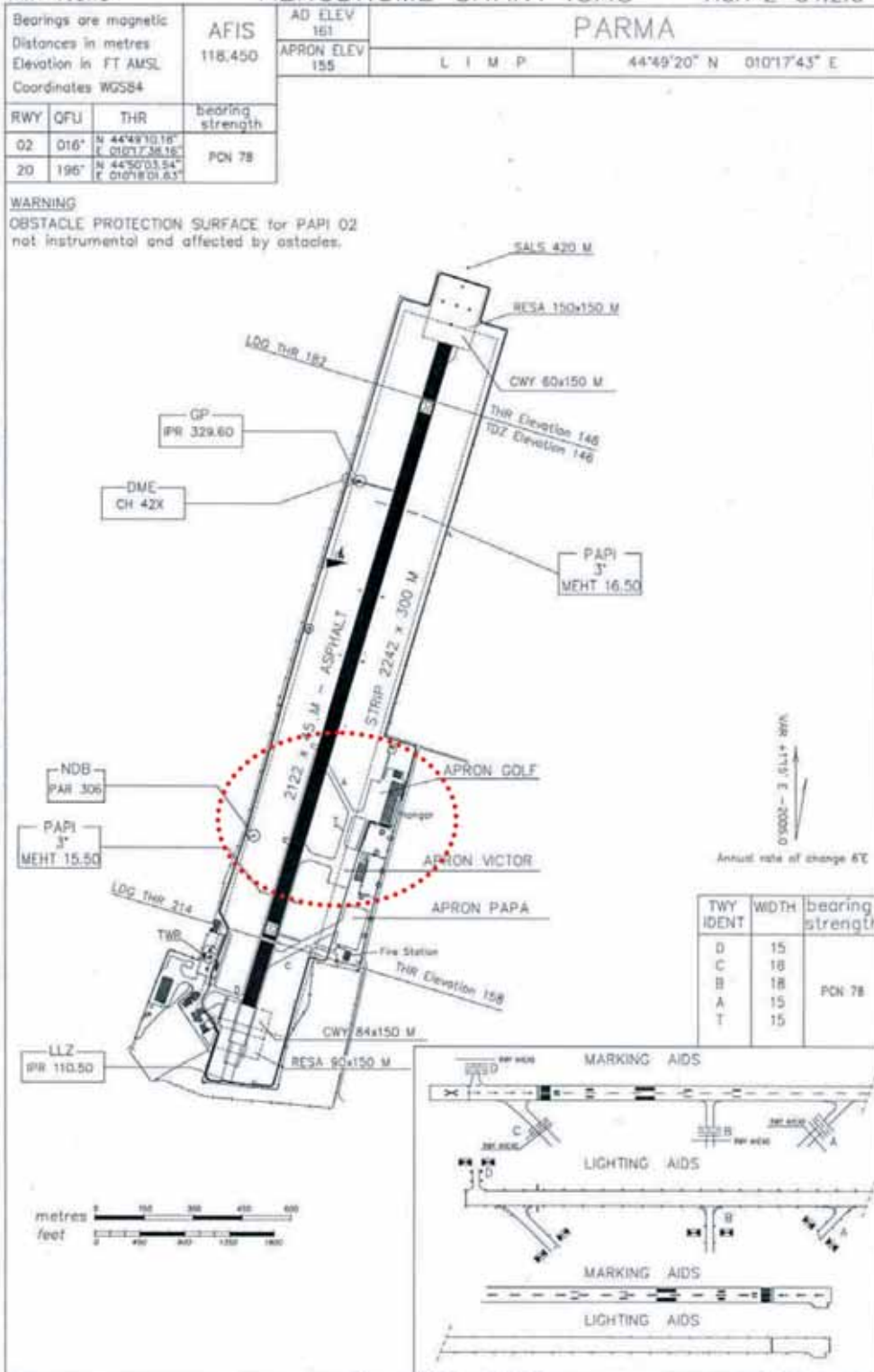
ALLEGATO B:

NOTAM B6505/2005, B6507/2005.

ALLEGATO C:

documentazione fotografica.

AIP Italia AERODROME CHART ICAO AGA 2-34.2.5



LIXX 1B6505/2005 04/11/2005 17:27 (REPLACED BY 1B7650/2005)
AGAM . A)PARMA
AIR B)04 NOV 2005 HR 17:27 C)10 NOV 2005 HR 23:00 EST
LIMP E)TWY T AND B CLSD DUE TO WIP. REF AIP AGA 2-34.2.5
Q)LIMM/QMXLC/IV/M/A /000/999/4449N01017E/001
R: 1B6166/2005

.....
LIXX 1B6507/2005 04/11/2005 17:37 (REPLACED BY 1B7654/2005)
AGAM A)PARMA
AIR B)04 NOV 2005 HR 17:37 C)10 NOV 2005 HR 23:00 EST
LIMP E)APN V CLSD TO ALL ACFT DUE TO WIP. REF AIP AGA 2-34.2.5
Q)LIMM/QMNLN/IV/NBO/A /000/999/4449N01017E/001
R: 1B6164/2005

***** END TEXT *****

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Foto 1



Danni alla parte inferiore della fusoliera.

Foto 2



Danni al timone verticale.

Foto 3



Danni al timone verticale.