

RELAZIONI D'INCHIESTA

Incidente Robin CAP 10 B, marche I-IZAJ, aeroporto di Viterbo, 21.4.2005

Incidente Cessna 152, marche I-PORR, aeroporto dell'Urbe (RM), 27.5.2005

Incidente Cessna 172 N, marche I-PVLC, lago di Como, 25.6.2005

Incidente Maule MX7-235, marche I-GIUN, aeroporto di Ravenna, 7.8.2005

Incidente Cessna 152, marche I-AMDC, aviosuperficie di Arena Po (PV), 27.5.2005

Incidente Antonov An-124, marche UR-82029, aeroporto di Roma Fiumicino, 18.6.2003

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 Robin CAP 10B, marche I-IZAJ (N. A/11/05)	1
INCIDENTE a/m Cessna 152, marche I-PORR (N. A/12/05)	9
INCIDENTE a/m Cessna 172 N, marche I-PVLC (N. A/13/05)	13
INCIDENTE a/m Maule MX7-235, marche I-GIUN (N. A/14/05).....	17
INCIDENTE a/m Cessna 152, marche I-AMDC (N. A/15/05)	23
INCIDENTE a/m Antonov An-124, marche UR-82029 (A/16/05).....	29

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 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), mahanno 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 dal Collegio dell’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 Cessna 152, marche I-PORR (N. A/12/05)

Tipo dell'aeromobile e marche	Cessna 152, marche I-PORR.
Data e ora	27 maggio 2005, 13.13 UTC (15.13 ora locale).
Località dell'evento	Aeroporto di Roma Urbe.
Descrizione dell'evento	Atterraggio pesante.
Esercente dell'aeromobile	Aero Club Roma.
Natura del volo	Turismo.
Persone a bordo	Una.
Danni a persone e cose	Crinature e deformazioni dei tubolari del castello motore; rottura del cerchio della ruota anteriore. Incolume il pilota.
Informazioni relative al personale di volo	<p>Pilota, maschio, 20 anni, licenza di pilota privato di velivolo PPL(A) rilasciata il 6.8.2004, in corso di validità; abilitazione SE Piston (land) in corso di validità; fonia in lingua italiana. Ultima visita medica di II classe effettuata il 16.7.2003, in corso di validità; obbligo di lenti correttive.</p> <p>Ore di volo totali: 87h 11', di cui circa 10h su I-PORR.</p>
Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore	<p>I-PORR, velivolo ad ala alta e carrello triciclo, costruito nel 1978 dalla Cessna Aircraft Corp.; peso massimo al decollo 760 kg, velocità di crociera 111 nodi.</p> <p>Immatricolato nel 1990, certificato di navigabilità in corso di validità.</p> <p>Motore alternativo Lycoming modello O-235-L2C, della potenza di 114 hp.</p> <p>Ore di volo cellula: 4313h 06'.</p> <p>Ore di funzionamento motore: 757h 06'.</p> <p>Ore D.U.R. elica: 391h 34'.</p>
Informazioni sull'aeroporto	<p>Denominazione ICAO: LIRU.</p> <p>Coordinate geografiche: 41° 57' 05'' N – 12° 30' 04'' E.</p> <p>Altitudine: 55 piedi s.l.m.</p> <p>Pista: QFU 16/34.</p>

Informazioni meteorologiche	Condizioni CAVOK, vento 260°/9 nodi
Altre informazioni	Nessuna.
Analisi	<p>Il giorno 27.5.2005, il velivolo I-PORR si trovava in fase d'atterraggio sull'aeroporto dell'Urbe, a conclusione di un volo turistico. Giunto in prossimità del terreno, il pilota toccava la pista con il carrello principale, in assetto molto cabrato, a causa, come dichiarato dal pilota stesso, di una raffica di vento; istintivamente correggeva la manovra con una picchiata e l'a/m ricadeva pesantemente sul carrello anteriore. Il pilota riusciva, comunque, a completare il rullaggio fino al parcheggio e ad informare i tecnici di quanto accaduto.</p> <p>Il velivolo riportava la rottura del cerchio anteriore (foto n. 1); le ispezioni eseguite successivamente all'evento hanno evidenziato, inoltre, crinature e deformazioni dei tubolari del castello motore (foto n. 2, 3), che ne hanno reso necessaria la sostituzione. In particolare, sono state effettuate le seguenti operazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sbarco del motore e della relativa incastellatura; sostituzione del castello motore con altro proveniente da altro velivolo, previa verifica con liquidi penetranti; reimbarco motore; - sostituzione del cerchio e del pneumatico anteriore; - disassemblaggio del carrello anteriore e controllo di tutti i componenti; controllo ai liquidi penetranti della forcella e dello stelo ammortizzatore; sostituzione di tutte le guarnizioni in gomma e ripristino olio idraulico.
Causa identificata o probabile	La causa dell'incidente è da individuare nel violento appiamento del velivolo in fase di atterraggio, a seguito di un'inadeguata manovra di correzione dell'assetto eccessivamente cabrato. Ha contribuito all'evento la scarsa esperienza di volo del pilota e la conseguente difficoltà nel gestire l'atterraggio in presenza di vento (fattore umano).
ALLEGATO A:	documentazione fotografica.

Documentazione Fotografica

Foto 1



Rottura del cerchio anteriore.

Foto 2



Deformazione del castello motore.

Foto 3



Deformazione dell'asse ruota.