

## **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](http://www.ansv.it)

e-mail: [safety.info@ansv.it](mailto: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 172 N, marche I-PVLC (N. A/13/05)**

<b>Tipo dell'aeromobile e marche</b>	Cessna 172N idrovolante, marche I-PVLC.
<b>Data e ora</b>	25 giugno 2005, 12.00 UTC (14.00 ora locale).
<b>Località dell'evento</b>	Lago di Como – Isola Comacina.
<b>Descrizione dell'evento</b>	Ribaltamento in acqua.
<b>Esercente dell'aeromobile</b>	Aero Club Como.
<b>Natura del volo</b>	Turismo.
<b>Persone a bordo</b>	Una.
<b>Danni a persone e cose</b>	Danneggiata l'ala sinistra. Incolume il pilota.
<b>Informazioni relative al personale di volo</b>	<p>Pilota, maschio, 43 anni, licenza di pilota privato di velivolo PPL(A) rilasciata il 24.4.1991, in corso di validità; abilitazione SE Piston (land) e SE Piston (sea) in corso di validità; fonica in lingua inglese e tedesca.</p> <p>Ultima visita medica di II classe effettuata il 17.3.2005, in corso di validità.</p> <p>Ore di volo dall'1.1.2001 al 25.6.2005: 56h 28', di cui 34h 54' monocomando e 21h 34' doppio comando.</p> <p>Ore di volo come PIC nelle ultime 6 settimane: 22h 53'.</p>
<b>Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore</b>	<p>I-PVLC, aeromobile monomotore quadriposto ad ala alta e carrello triciclo, costruito nel 1979 dalla Cessna Aircraft Corp., nome commerciale Skyhawk II/100. In data 7.3.2005, a 2990,30 ore totali aeromobile, è stato effettuato il cambio configurazione da terrestre a idrovolante.</p> <p>Ore di volo cellula: 3140h 25'.</p> <p>Ultima ispezione delle 50 ore effettuata il giorno precedente all'incidente, a 3139,25 ore totali aeromobile.</p> <p>Immatricolato nel 2002, certificato di navigabilità in corso di validità, con suddivisioni d'impiego Normale, Scuola, Turismo (suddivisione d'impiego Semiacrobatia cancellata a seguito del cambio configurazione). Certificato di assicurazione e licenza stazione radio di bordo in corso di validità.</p>

<b>Informazioni sull'idroscalo</b>	Denominazione ICAO: LILY. Coordinate geografiche: 45° 48' N – 9° 3' E. Altitudine: 659 piedi s.l.m.
<b>Informazioni meteorologiche</b>	Le condizioni meteorologiche sul Lago di Como, al momento dell'incidente, erano in rapido peggioramento, fino a sfociare, nell'arco di pochi minuti, in un forte temporale con grandine e vento forte.
<b>Altre informazioni</b>	Nessuna.
<b>Analisi</b>	Il giorno 25.6.2005, il velivolo I-PVLC, dopo circa 40 minuti di volo turistico, alle ore 12.00 UTC si trovava in ammaraggio sul lago di Como. Giunto a circa 2 miglia a nord di Torno (punto di riporto consigliato dal regolamento dell'idroscalo), il pilota contattava la locale stazione radio per avere informazioni sull'amaraggio. A causa delle condizioni meteorologiche in rapido peggioramento, con venti di intensità superiore ai 40 nodi, il pilota si dirigeva nella zona nord del lago. Gli istruttori dell'Aero Club Como, in volo nella medesima zona, suggerivano via radio al pilota di effettuare un ammaraggio precauzionale nelle vicinanze dell'isola Comacina e di raggiungere la riva il prima possibile. L'idrovolante concludeva con successo l'amaraggio in prossimità dell'isola Comacina, in condizioni atmosferiche non ancora del tutto critiche ed iniziava la fase di flottaggio; in pochi minuti, a causa di un violento temporale con grandine repentinamente sviluppatosi, in condizioni di superficie mossa, il pilota perdeva il controllo direzionale dell'aeromobile. Il forte vento faceva dapprima impattare sulla superficie d'acqua l'ala sinistra (che riportava deformazioni e danni strutturali, foto n. 1 e 2) e quindi provocava il capovolgimento dell'idrovolante in acqua. Il pilota riusciva, comunque, ad emergere incolume dall'abitacolo.
<b>Causa identificata o probabile</b>	La causa dell'incidente è da individuare nella perdita di controllo dell'aeromobile da parte del pilota, nella fase di flottaggio. Fattore contributivo rilevante è costituito dalle condizioni atmosferiche, che hanno rapidamente alterato le condizioni della superficie d'acqua, sorprendendo il pilota nella fase di avvicinamento alla riva.
<b>Raccomandazioni di sicurezza</b>	Date le circostanze in cui si è verificato l'evento, non si ritiene necessario emettere delle specifiche raccomandazioni di sicurezza.
<b>ALLEGATO A:</b>	documentazione fotografica.



## Documentazione Fotografica

Foto 1



Danni all'ala sinistra.

Foto 2



Danni all'ala sinistra.

