

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO

(istituita con decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66)

**Via A. Benigni, 53 - 00156 Roma - Italia
tel. +39 06 82078219 - 06 82078200 - fax +39 06 8273672**

RELAZIONI D'INCHIESTA

Incidente DG300 ELAN, marche I-AVAH, Pejo (TN), 22.4.2002

Incidente Rolladen Schneider LS8-18, marche D-1003, Comune di Spriana (SO), 31.3.2002

Incidente Cessna 152, marche I-AMCH, aeroporto Cagliari Elmas, 14.12.2001

Incidente Schweizer Hughes 269C, marche I-TOGI, Frassineto Po (AL), 25.5.2002

Incidente Robinson R22 Beta, marche I-ROBH, aviosuperficie di Rutigliano (BA), 26.1.2002

Incidente Schweizer Hughes 269C, marche I-MIKE, Robella-fraz. Trino (VC), 20.4.2004

Incidente Schweizer Hughes 269C, marche I-TORK, Palazzolo Vercellese (VC), 20.4.2004

Incidente Aerospatiale AS350 B2, marche I-EQR, Riscone di Brunico (BZ), 18.2.2003

N. A/22-29/04

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 DG300 ELAN, marche I-AVAH (N. A/22/04).....	1
INCIDENTE a/m Rolladen-Schneider LS8-18, marche D-1003 (N. A/23/04)	5
INCIDENTE aeromobile CESSNA 152, marche I-AMCH (N. A/24/04).....	9
INCIDENTE aeromobile Schweizer Hughes 269C, marche I-TOGI (N. A/25/04).....	13
INCIDENTE aeromobile Robinson R22 Beta, marche I-ROBH (N. A/26/04)	17
INCIDENTE aeromobile Schweizer Hughes 269C, marche I-MIKE (N. A/27/04).....	21
INCIDENTE aeromobile Schweizer Hughes 269C, marche I-TORK (N. A/28/04)	25
INCIDENTE aeromobile AS 350 B2, marche I-EQUR (N. A/29/04)	29

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 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-AMCH (N. A/24/04)

Tipo dell'aeromobile e marche	Cessna 152, marche I-AMCH.
Data e ora	14 dicembre 2001, 15.53 UTC (16.53 ora locale).
Località dell'evento	Aeroporto Cagliari Elmas.
Descrizione dell'evento	Uscita fuori pista in atterraggio.
Esercente dell'aeromobile	Aero Club Cagliari.
Natura del volo	Volo scuola per il conseguimento della licenza di pilota privato di aeroplano (Scheda 4V).
Persone a bordo	Una.
Danni a persone e cose	Incolume l'occupante; danni all'elica ed all'estremità alare destra. Nessun altro danno a persone o cose.
Informazioni relative al personale di volo	Pilota, maschio, 28 anni, attestato di allievo pilota solista in corso di validità. Ultima visita medica di seconda classe sostenuta il 29.11.2000, in corso di validità. Attività totale di volo: 34h 04', di cui 22h e 29' a doppio comando, 11h 35' da solista.
Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore	I-AMCH, velivolo Cessna 152, costruito nel 1984, certificato di navigabilità in corso di validità. Ore di volo totali cellula: 4.972h. Motore a pistoni Lycoming Mod. O-235-N2C, potenza 290 hp, con 2.920 ore di funzionamento; ultima revisione effettuata il 25.8.1999, a 2.400 ore.
Informazioni sull'aeroporto	Denominazione ICAO: LIEE. Altitudine sul livello del mare: 3,6 metri. QFU pista 32/14, lunghezza 2.805 metri, larghezza 45 metri.
Informazioni meteorologiche	Condizioni CAVOK, QNH 1011 mb, vento 200°/6 nodi.
Altre informazioni	Il velivolo I-AMCH era iscritto nel disciplinare della scuola di volo; il giorno dell'incidente era stato rifornito di carburante ed il centraggio era nei limiti.

Analisi

Il giorno 14.12.2001, alle ore 14.12, il velivolo I-AMCH decollava dall'aeroporto di Cagliari Elmas, per un volo scuola programmato e pianificato, con a bordo l'allievo pilota. Il volo consisteva in una missione di navigazione a circuito chiuso, sul percorso Elmas-Senorbi-Gesturi-Senorbi-Capo Carbonara-Elmas. Alle ore 15.53 circa, in fase di atterraggio per pista 32, qualche istante dopo il contatto con il suolo, l'ala destra del velivolo si abbassava toccando la pista; quindi il velivolo imbarcava a sinistra di oltre 45° e contemporaneamente abbassava il muso, fino a toccare la pista con le estremità delle pale dell'elica. L'a/m continuava la sua corsa, uscendo fuori pista e fermandosi sul terreno erboso, ad una distanza di circa 40 metri dal bordo sinistro della pista.

Durante l'atterraggio era presente un leggero vento proveniente da 200° ed il contatto con il suolo avveniva circa 250 metri prima del punto ottimale. Data la presenza di una componente di vento laterale proveniente da sinistra è molto probabile che l'a/m si sia troppo spostato a destra rispetto alla mezzeria della pista. Dopo il contatto, il pilota, volendo allineare il velivolo alla pista, ha agito sulla pedaliera, innescando un moto accoppiato di rollio/imbardata, che ha fatto urtare l'estremità alare destra al suolo (Foto n. 1). E' verosimile che il pilota abbia poi azionato i freni, per evitare di uscire di pista, causando l'appruamento del velivolo e l'urto dell'elica al suolo (Foto n. 2). 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 da attribuire ad una non ottimale effettuazione della manovra di atterraggio, riconducibile all'inesperienza del pilota, che non ha correttamente gestito la fase di avvicinamento/atterraggio in presenza di vento laterale.

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



Danni all'estremità alare destra.

Foto 2



Danni all'elica.

