

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), 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 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 Schweizer Hughes 269C, marche I-TOGI (N. A/25/04)

Tipo dell'aeromobile e marche	Elicottero Schweizer Hughes 269C, marche I-TOGI.
Data e ora	25 maggio 2002, 09.45 UTC (11.45 ora locale).
Località dell'evento	Frassineto Po, Località Cascina Picchetta (AL).
Descrizione dell'evento	Impatto con linea elettrica.
Esercente dell'aeromobile	Elisystem Eliagricola S.p.A., Rivanazzano (PV).
Natura del volo	Lavoro aereo (spargimento sostanze).
Persone a bordo	Una.
Danni a persone e cose	Danni ingenti alle pale del rotore principale e del rotore di coda, alla trave di coda, al pattino sinistro ed al sistema di trasmissione; incolume il pilota. Tranciati circa 100 metri di cavi della linea elettrica ENEL.
Informazioni relative al personale di volo	Pilota, maschio, 24 anni, licenza di pilota commerciale di elicottero, in corso di validità; abilitazioni al pilotaggio su elicotteri tipo NH300, H269, R22, AS350; fonia in lingua inglese. Ultima visita medica di prima classe effettuata il 18.6.2001; obbligo di lenti correttive in volo. Ore di volo totali: circa 225h, di cui 198h sul tipo.
Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore	I-TOGI, elicottero monorotore della Schweizer Aircraft Corp., costruito nel 1991; peso massimo al decollo 930 kg. Propulsore Lycoming HIO-360-D1A, potenza massima continua 192 hp. Certificato di navigabilità in corso di validità; specifica di navigabilità con suddivisioni d'impiego Turismo/Speciale (Scuola)/Lavoro Aereo/Trasporto Pubblico Passeggeri. Ore di volo totali cellula: 3.062h. Ultima revisione cellula effettuata a circa 2.380h di volo.
Informazioni sull'aeroporto	Non pertinente.
Informazioni meteorologiche	Assenza di vento, foschia, 1/8 di copertura, temperatura (OAT) pari a 25° C.

Altre informazioni

Prima di iniziare il lavoro aereo, il pilota, come dichiarato dallo stesso, aveva eseguito una ricognizione sull'area da trattare.

Analisi

Nella mattinata del 25.5.2002 il pilota dell'elicottero I-TOGI effettuava una serie di trattamenti antizanzare nel Comune di Frassineto Po (AL). Durante il quarto trattamento, in condizioni di visibilità critiche, per la presenza di foschia e per i riflessi del sole sull'acqua della risaia sottostante, il pilota non si avvedeva, per tempo, della campata di cavi di media tensione (15.000 Volt) della linea elettrica ENEL presenti sulla risaia; nel tentativo estremo di evitare l'ostacolo, il pilota impostava una repentina e violenta virata a sinistra. La barra di irrorazione destra urtava, tuttavia, tranciandoli, i cavi elettrici e l'elicottero cadeva verticalmente nella risaia, da un'altezza di circa 6 metri, inclinandosi poi sul lato sinistro (Foto n. 1). E' verosimile che il pilota, considerate le particolari condizioni di luminosità (che modificano il tempo di accomodamento della pupilla), abbia subito un abbaglio o, quanto meno, una temporanea diminuzione del visus, che lo ha reso incapace di adottare in tempo la manovra di scampo. 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 alla collisione dell'elicottero con la linea elettrica; il fattore causale consiste nella mancata visione, da parte del pilota, dei cavi elettrici, a causa della foschia e dei riflessi del sole, come dallo stesso dichiarato. Una più accurata ricognizione dell'area da trattare avrebbe probabilmente potuto evitare l'evento.

Raccomandazioni di sicurezza

Date le circostanze in cui si è verificato l'evento, non si è ritenuto necessario emettere delle specifiche raccomandazioni di sicurezza. Tuttavia è importante evidenziare che la normativa italiana regola la segnalazione degli ostacoli alla navigazione aerea civile all'interno del sedime aeroportuale e nelle sue vicinanze (in particolare nelle direzioni di decollo e di atterraggio), ma non sull'intero territorio. A tal proposito l'ANSV ha emesso la raccomandazione di sicurezza ANSV-40/74-00/1/A/04 (relazione di inchiesta A/16/04).

ALLEGATO A:

documentazione fotografica.

Foto 1



Elicottero incidentato.

