

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 Aerospatale AS350 B2, marche I-EQUR, 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 Robinson R22 Beta, marche I-ROBH (N. A/26/04)

Tipo dell'aeromobile e marche	Elicottero Robinson R22 Beta, marche I-ROBH.
Data e ora	26 gennaio 2002, 11.50 UTC (12.50 ora locale).
Località dell'evento	Aviosuperficie di Rutigliano (BA).
Descrizione dell'evento	Abrasione del pattino sinistro sul terreno, in fase di decollo, con conseguente appruamento dell'elicottero ed urto del rotore principale al suolo.
Esercente dell'aeromobile	Grobert & c. s.r.l., Rutigliano (BA).
Natura del volo	Turismo.
Persone a bordo	Una.
Danni a persone e cose	Trave di coda spezzata; danni al rotore principale ed al lato sinistro della cabina. Pilota incolume.
Informazioni relative al personale di volo	<p>Pilota, maschio, 48 anni, licenza di pilota privato di elicottero, in corso di validità; abilitazioni al pilotaggio su elicotteri tipo R22; fonìa in lingua italiana. Ultima visita medica di seconda classe effettuata il 10.11.2001, in corso di validità; obbligo di lenti correttive.</p> <p>Ore di volo totali: circa 52h, tutte sul tipo, delle quali circa 12 negli ultimi 90 gg e 1h 20' nelle ultime 24h.</p>
Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore	<p>I-ROBH, elicottero monorotore della Robinson Helicopter, costruito nel 1991, peso massimo al decollo 621 kg. Propulsore Lycoming O-320-B2C, potenza massima continua 290 hp.</p> <p>Certificato di navigabilità in corso di validità; specifica di navigabilità con suddivisioni d'impiego Turismo/Scuola/Lavoro Aereo/Trasporto Pubblico Passeggeri.</p> <p>Ore di volo totali cellula: 1.865h.</p>
Informazioni sull'aeroporto	Non pertinente.
Informazioni meteorologiche	Condizioni CAVOK.
Altre informazioni	Nessuna.

Analisi

Il giorno 26.1.2002, alle ore 11.50 circa, il pilota, dopo avere effettuato un volo turistico, della durata di circa 40 minuti, con a bordo un passeggero, decideva di effettuare un volo da solista. Durante il rullaggio, mentre il pilota conduceva l'elicottero verso la posizione stabilita per il decollo, l'a/m si sbilanciava, strusciando con il pattino sinistro il terreno molle e non uniforme. Trattenuto dal pattino rimasto ancorato al terreno, l'a/m si appruava ed il rotore principale impattava il suolo, tranciando la trave di coda, nel contraccolpo. L'elicottero si posizionava, quindi, sul fianco destro.

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 perdita di controllo dell'a/m da parte del pilota, dovuta al contatto del pattino con il suolo. Il fattore causale principale è costituito dalla scarsa abilità del pilota (che aveva conseguito la licenza solo 3 mesi prima dell'incidente ed aveva una limitata esperienza di volo) nella gestione dell'effetto suolo in fase di decollo (fattore umano). Ha contribuito al verificarsi dell'incidente il fatto che il terreno sottostante non fosse rigido (fattore ambientale), cosicché il pattino, strusciando il suolo, è rimasto trattenuto nel terreno, facilitando l'impatto delle pale del rotore con il terreno.

Raccomandazioni di sicurezza

Considerata la causa dell'incidente, non si ritiene di dover emettere una raccomandazione di sicurezza.

ALLEGATO A:

documentazione fotografica.

Foto 1



Elicottero incidentato.

Foto 2



Particolare della trave di coda spezzata.

