

# **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](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 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 Schweizer Hughes 269C, marche I-TORK (N. A/28/04)**

<b>Tipo dell'aeromobile e marche</b>	Elicottero Schweizer Hughes 269C, marche I-TORK.
<b>Data e ora</b>	20 aprile 2004, 10.40 UTC (12.40 ora locale).
<b>Località dell'evento</b>	Palazzolo Vercellese (VC).
<b>Descrizione dell'evento</b>	Durante l'impostazione di una virata il pilota perdeva il controllo dell'a/m e precipitava in una risaia.
<b>Esercente dell'aeromobile</b>	Elisystem Eliagricola s.r.l., Rivanazzano (PV).
<b>Natura del volo</b>	Lavoro aereo (attività aeroagricola).
<b>Persone a bordo</b>	Una.
<b>Danni a persone e cose</b>	Danni al pattino, al rotore principale ed a tutta la struttura della cellula; pilota incolume.
<b>Informazioni relative al personale di volo</b>	<p>Pilota, maschio, 27 anni, licenza di pilota commerciale di elicottero, in corso di validità; abilitazioni al pilotaggio su elicotteri tipo HU269; fonia in lingua inglese. Ultima visita medica di prima classe effettuata il 5.2.2004, in corso di validità.</p> <p>Ore di volo totali: circa 309h, di cui 290h sul tipo.</p> <p>Ore di volo negli ultimi 90 gg: 27h 9', tutte sul tipo.</p>
<b>Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore</b>	<p>I-TORK, elicottero monorotore della Schweizer Aircraft Corp., costruito nel 2001; peso massimo al decollo 930 kg. Propulsore Lycoming HIO-360-D1A, potenza massima continua 192 hp. Certificato di navigabilità in corso di validità; suddivisioni d'impiego Normale/Lavoro Aereo/Turismo.</p> <p>Ore di volo totali cellula: 403h 45'.</p> <p>Ultima ispezione cellula e motore effettuata il 26.3.2004.</p>
<b>Informazioni sull'aeroporto</b>	Non pertinente.
<b>Informazioni meteorologiche</b>	Condizioni CAVOK, assenza di vento.

**Altre informazioni**

Nessuna.

**Analisi**

Nella mattinata del 20.4.2004 il pilota dell'elicottero I-TORK era impegnato in un volo per spargimento sostanze (attività agroagricola) sul territorio di Cascina Martinetta. Durante l'impostazione di una virata a sinistra, in prossimità di una linea elettrica, il pilota non riusciva a controllare l'a/m ed iniziava a perdere quota. Egli tentava di rallentare la caduta, agendo sul comando della potenza e su quello del passo collettivo, senza, però, riuscire ad evitare l'impatto con la risaia sottostante. Nell'istante immediatamente precedente l'impatto, il pilota erogava la massima potenza ed avvertiva una leggera rotazione intorno all'asse verticale dell'a/m solo dopo l'impatto con il terreno acquitrinoso. Il pilota ha poi dichiarato di essere stato colto di sorpresa da una raffica di vento in coda, circostanza non riscontrata, stanti le condizioni meteorologiche buone e l'assenza di vento nella zona al momento dell'incidente.

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, che ha determinato l'impatto con il terreno. E' verosimile che il pilota, data la vicinanza con la linea elettrica, abbia stretto eccessivamente la virata e non sia riuscito a recuperare l'assetto, a causa dell'esigua distanza dal suolo.

**Raccomandazioni di sicurezza**

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

**ALLEGATO A:**

documentazione fotografica.

Foto 1



Elicottero incidentato.

Foto 2



Elicottero incidentato.