

RELAZIONE D'INCHIESTA

INCIDENTE
occorso all'aeromobile
A-1 Husky marche I-ESML,
Col Fenilon-Monte Grappa,
10 maggio 2012

OBIETTIVO DELL'INCHIESTA DI SICUREZZA

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66, si identifica con l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano, di cui all'art. 4 del regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010. **Essa conduce, in modo indipendente, le inchieste di sicurezza.**

Ogni incidente e ogni inconveniente grave occorso ad un aeromobile dell'aviazione civile è sottoposto ad inchiesta di sicurezza, nei limiti previsti dal combinato disposto di cui ai commi 1 e 4 dell'art. 5 del regolamento UE n. 996/2010.

Per inchiesta di sicurezza si intende un insieme di operazioni comprendente la raccolta e l'analisi dei dati, l'elaborazione delle conclusioni, la determinazione della causa e/o di fattori concorrenti e, ove opportuno, la formulazione di raccomandazioni di sicurezza.

L'unico obiettivo dell'inchiesta di sicurezza consiste nel prevenire futuri incidenti e inconvenienti, non nell'attribuire colpe o responsabilità (art. 1, comma 1, regolamento UE n. 996/2010). Essa, conseguentemente, è condotta indipendentemente e separatamente da inchieste (come ad esempio quella dell'autorità giudiziaria) finalizzate all'accertamento di colpe o responsabilità.

L'inchiesta di sicurezza è condotta in conformità con quanto previsto dall'Allegato 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva in Italia con il decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561) e dal regolamento UE n. 996/2010.

Ogni inchiesta di sicurezza si conclude con una relazione redatta in forma appropriata al tipo e alla gravità dell'incidente o dell'inconveniente grave. Essa può contenere, ove opportuno, raccomandazioni di sicurezza, che consistono in una proposta formulata a fini di prevenzione.

Una raccomandazione di sicurezza non costituisce, di per sé, una presunzione di colpa o un'attribuzione di responsabilità per un incidente, un inconveniente grave o un inconveniente (art. 17, comma 3, regolamento UE n. 996/2010).

La relazione garantisce l'anonimato di coloro che siano stati coinvolti nell'incidente o nell'inconveniente grave (art. 16, comma 2, regolamento UE n. 996/2010).

GLOSSARIO

ANSV: Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

UTC: Coordinated Universal Time, orario universale coordinato.

VFR: Visual Flight Rules, regole del volo a vista.

INCIDENTE
aeromobile A-1 Husky marche I-ESML

Tipo di aeromobile: Christen Industries Inc. A-1 Husky.		Marche di identificazione: I-ESML.		Data: 10 maggio 2012. Ora: 11.52 UTC.	
Natura del volo: turismo.		Persone a bordo: due (pilota e passeggero).		Luogo dell'evento: Col Fenilon-Monte Grappa, elevazione 4330 piedi.	
Danni all'aeromobile: significativi.		Lesioni a persone: nessuna.		Altri danni: nessuno.	
Personale di volo (pilota)					
Età: 55 anni.	Sesso: maschile.	Titoli aeronautici: in corso di validità.	Visita medica: in corso di validità.	Esperienza di volo: istruttore, con circa 3100h totali.	
Aeromobile					
Documenti: in corso di validità.			Controlli manutentivi: in regola.		
Informazioni meteorologiche: non sono disponibili dati meteo rappresentativi della zona in cui si è verificato l'evento. Dalle informazioni rilevabili dalla mappa Italian Significant Weather (<i>low level</i>) delle ore 12.00 UTC fornita dall'Aeronautica militare si rileva tuttavia una situazione generale compatibile con nuvolosità localizzata, così come dichiarato dal pilota.					

Descrizione dell'evento: nel corso di un volo turistico, in VFR, con decollo dall'aeroporto di Belluno e rientro programmato sullo stesso, durante il sorvolo a potenza ridotta di un'area utilizzata per attività di aeromodellismo, il pilota avvertiva un funzionamento irregolare del motore, dovuto probabilmente a formazione di ghiaccio al carburatore. Il pilota decideva quindi di effettuare un atterraggio precauzionale sulla vicina aviosuperficie occasionale in pendenza di Col Fenilon-Monte Grappa. Durante l'atterraggio il carrello sinistro incontrava un avvallamento del terreno, con conseguente cedimento della gamba di forza e contatto dell'elica con il terreno stesso.

Accertamenti effettuati/evidenze rilevate: dall'esame dei danneggiamenti subiti dall'aeromobile si rileva la rottura della fune costituente la matassa elastica dell'ammortizzatore del carrello sinistro ed il dislocamento oltre limite del braccio basculante della gamba di forza sinistra a cui è agganciata la matassa elastica. La zona di rottura della fune evidenzia sfilacciamenti dei trefoli e rotture irregolari degli elementi elastici. Tali caratteristiche evidenziano una rottura da sovrasollecitazione per eccessivo stiramento della fune stessa.

Cause: il contatto dell'elica con il terreno è avvenuto a causa della rottura della matassa elastica che costituisce l'elemento ammortizzante della gamba di forza del carrello sinistro. La rottura della matassa elastica è avvenuta per l'eccessivo dislocamento del braccio basculante a cui essa è agganciata, dovuto al transito, a velocità elevata, della ruota sinistra del carrello all'interno di un avvallamento del terreno. Il transito della ruota nell'avvallamento è riconducibile ad un atterraggio avvenuto in un'area non idonea della aviosuperficie in questione.