

RELAZIONE D'INCHIESTA

INCIDENTE
occorso all'aeromobile
MXT-7-180 marche I-GRIM,
aeroporto di Milano Bresso,
21 marzo 2013

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.

FT: foot (piede), unità di misura, 1 ft = 0,3048 metri.

HPA: hectopascal, unità di misura della pressione pari a circa un millesimo di atmosfera.

KT: knot (nodo), unità di misura, miglio nautico (1852 metri) per ora.

TESTATA: termine per identificare la parte iniziale di una pista.

UTC: Coordinated Universal Time, orario universale coordinato.

INCIDENTE
aeromobile Maule MXT-7-180 marche I-GRIM

Tipo di aeromobile: velivolo Maule MXT-7-180.		Marche di identificazione: I-GRIM.		Data: presumibilmente 21 marzo 2013. Ora: 13.00' UTC.	
Natura del volo: turismo.		Persone a bordo: due (pilota e un passeggero).		Luogo dell'evento: presumibilmente aeroporto di Milano Bresso (LIMB).	
Danni all'aeromobile: lievi.		Lesioni a persone: nessuna.		Altri danni: nessuno.	
Personale di volo (pilota)					
Età: 68 anni.	Sesso: maschile.	Titoli aeronautici: in corso di validità.	Visita medica: in corso di validità.	Esperienza di volo: 365h totali, 285h sul tipo di velivolo.	
Aeromobile					
Documenti: in corso di validità.			Controlli manutentivi: in regola.		
Informazioni meteorologiche: vento debole dai quadranti settentrionali, visibilità ottima, assenza di nubi significative, temperatura 16 °C, pressione 1011 hPa.					

Descrizione dell'evento.

L'evento è stato comunicato all'ANSV in data 5 aprile 2013 dalla ditta di manutenzione incaricata di riparare i danni subiti dal velivolo. Dalla dichiarazione del pilota/proprietario allegata alla suddetta comunicazione emerge che il pilota, in data 31 marzo 2013, sarebbe stato informato da un addetto dell'aeroporto di Bresso che erano presenti dei danneggiamenti alla lamiera della parte finale della semiala sinistra e del relativo alettone del suddetto velivolo. Al riguardo, il pilota riferiva quanto segue: «Ho fatto risalire la causa del sinistro a un evento accaduto il giorno 21/3/2013 intorno alle 14 locali, quando, in cortissimo finale per la pista 36 di Bresso, ho sfiorato dei rami spogli presenti in prossimità della testata pista 36, causando una lieve collisione che ho a mala pena avvertito. Dopo l'atterraggio, avvenuto in modo del tutto normale, ho ispezionato il carrello, che ritenevo eventualmente interessato all'urto, trovando tutto normale, e non mi sono accorto del danno all'ala.».

Dall'esame del velivolo è emerso che lo stesso, in realtà, aveva riportato deformazioni del bordo d'attacco della semiala sinistra e rotture del rivestimento ventrale dell'alettone sinistro.

Accertamenti effettuati/evidenze rilevate.

Dalla tipologia dei danni riscontrati sulla semiala sinistra si evince che quest'ultima ha urtato contro un corpo solido. Tale corpo, dopo il primo impatto sul bordo di attacco della semiala in questione, dove ha prodotto una estesa deformazione, ha strisciato sul ventre della semiala medesima, per poi deformare e strappare parte della struttura dell'alettone sinistro, in prossimità della cerniera più esterna.

Sulla direttrice di atterraggio per pista 36, ad una distanza di circa 200 metri dalla testata pista, sono presenti alcuni alberi di altezza variabile tra i 10 e i 15 metri, che comunque non costituiscono un particolare ostacolo per l'effettuazione di un corretto avvicinamento. In ogni caso è parso opportuno disporre una ispezione visiva degli alberi in questione: tale ispezione, tuttavia, non ha fatto emergere evidenze che consentano di affermare con assoluta certezza l'avvenuta collisione con un aeromobile in volo.

Cause.

Il ritardo con cui l'evento è stato comunicato all'ANSV non ha consentito a quest'ultima di determinare con certezza quando, dove e contro quale corpo abbia impattato la semiala sinistra del velivolo in questione. In ogni caso l'evento pare riconducibile al fattore umano.