

RELAZIONE D'INCHIESTA

**INCONVENIENTE GRAVE
occorso all'aeromobile
Cessna 150 marche I-RIFI,
in località Cingoli (MC),
13 marzo 2014**

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.

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

SB: Service Bulletin.

UTC: Universal Time Coordinated, orario universale coordinato.

INCONVENIENTE GRAVE aeromobile C150 marche I-RIFI

Tipo di aeromobile: velivolo Cessna 150.		Marche di identificazione: I-RIFI.		Data: 13 marzo 2014. Ora: 08.38' UTC.	
Natura del volo: turismo.		Persone a bordo: Una (pilota).		Luogo dell'evento: nei pressi di Cingoli (MC).	
Danni all'aeromobile: nessuno.		Lesioni a persone: nessuna.		Altri danni: nessuno.	
Personale di volo (pilota)					
Età: 52 anni.	Sesso: maschile.	Titoli aeronautici: in corso di validità.	Visita medica: in corso di validità.	Esperienza di volo: circa 10.600h totali, di cui circa 140h sul tipo di aeromobile.	
Aeromobile					
Documenti: in corso di validità.			Controlli manutentivi: in regola.		
Informazioni meteorologiche: il pilota ha dichiarato che durante il volo era presente «una componente frontale di vento».					

Descrizione dell'evento.

Durante un volo di trasferimento dall'aviosuperficie di Fiano Romano (RM) ad Ancona il pilota ha effettuato un atterraggio di emergenza a causa dello spegnimento del motore.

Accertamenti effettuati/evidenze rilevate.

Il pilota ha dichiarato che al momento del decollo, avvenuto alle 08.10' UTC, il livello di carburante nei serbatoi, indicato dai relativi televel posti in cabina di pilotaggio, era poco al di sotto della metà del totale. Il pilota ha anche precisato di aver effettuato un controllo visivo per accertarsi della presenza di carburante nei serbatoi. Il volo pianificato dal pilota da Fiano Romano ad Ancona prevedeva 1h 10' di volo, seguendo la rotta Rieti-Spoleto-S. Severino-Jesi; l'autonomia di volo stimata dallo stesso pilota era di due ore. L'inizio dell'emergenza, stando sempre alle dichiarazioni del pilota, è avvenuta quando il velivolo si trovava ad una altitudine di 3000 piedi.

Subito dopo l'atterraggio di emergenza, il pilota ha effettuato un controllo visivo del carburante nei serbatoi, riportando che «sembravano vuoti». I televel carburante indicavano meno di 1/4 di carburante nel serbatoio destro e quasi zero in quello sinistro.

È stato quindi richiesto un controllo sulla attendibilità dei suddetti indicatori di carburante. Tale controllo, effettuato secondo quanto previsto dal Cessna SB 99-18r11, è stato eseguito in data 17 aprile 2014 da una ditta certificata. Il controllo ha rilevato il funzionamento, nei limiti, degli indicatori di carburante.

Cause.

Lo spegnimento del motore è stato provocato dall'esaurimento del carburante. All'evento possono avere contribuito un non puntuale controllo sulla effettiva quantità di carburante presente nei serbatoi al momento del decollo e la presenza di un vento frontale, non tenuta in debito conto durante la pianificazione del volo, che può aver aumentato il consumo di carburante.