

RELAZIONE D'INCHIESTA

INCIDENTE
occorso all'aeromobile
Beech 95-B55 marche N81AB,
aviosuperficie "Il Gabbiano",
San Vincenzo (LI),
13 novembre 2010

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).

N.B. L'incidente oggetto della presente relazione d'inchiesta è occorso in data precedente l'entrata in vigore del regolamento UE n. 996/2010. Alla relativa inchiesta (già denominata "tecnica") è stata conseguentemente applicata la normativa previgente il citato regolamento UE n. 996/2010.

GLOSSARIO

ANSV: Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

ENAC: Ente nazionale per l'aviazione civile.

FAA: Federal Aviation Administration, Autorità dell'aviazione civile statunitense.

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

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

MHZ: megahertz.

MPH: miles per hour, unità di misura, miglia statutarie (1609 metri) per ora.

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

UTC: Coordinated Universal Time, orario universale coordinato.

INCIDENTE
aeromobile Beech 95-B55 marche N81AB

Tipo di aeromobile: velivolo Beechcraft 95-B55.		Marche di identificazione: N81AB		Data: 13 novembre 2010. Ora: 15.25' UTC.	
Natura del volo: turismo.		Persone a bordo: tre (pilota e due passeggeri).		Luogo dell'evento: aviosuperficie "Il Gabbiano", località San Vincenzo (LI).	
Danni all'aeromobile: ingenti.		Lesioni a persone: nessuna.		Altri danni: nessuno.	
Personale di volo (pilota)					
Età: 56 anni.	Sesso: maschile.	Titoli aeronautici: Airline Transport Pilot rilasciata dalla FAA (USA), in corso di validità.	Visita medica: in corso di validità.	Esperienza di volo: 15.200h totali, 210h sul tipo di velivolo.	
Aeromobile					
Documenti: in corso di validità.			Controlli manutentivi: in regola.		
Informazioni meteorologiche: vento da Est, variabile, intensità 4/5 nodi, temperatura 12 °C, copertura delle nubi a 3000 piedi.					

Descrizione dell'evento.

Sulla base delle testimonianze acquisite e di quanto dichiarato dal pilota è stato possibile ricostruire la dinamica dell'evento. L'aeromobile decollava dall'aeroporto di Bresso alle ore 15.15 locali, per l'aviosuperficie "Il Gabbiano", situata in prossimità di San Vincenzo (LI), regolarmente autorizzata dall'ENAC.

Il pilota, giunto in prossimità dell'aviosuperficie, dopo aver stabilito il contatto con la locale biga radio sulla frequenza 130,00 Mhz, decideva di atterrare per pista 27, in quanto priva di ostacoli prima della pista, nonostante una leggera componente di vento in coda di circa 5 nodi. La pista, al momento dell'evento, era bagnata.

Il pilota ha riportato che, avendo riscontrato una ridottissima azione frenante e stimando la pista rimanente non sufficiente per il completo arresto dell'aeromobile, a circa 100 m dalla fine della pista stessa decideva di imbarcare di circa 30 gradi a sinistra, per evitare «un urto diretto dentro il canale» presente al termine della pista. La volontaria imbarcata operata dal pilota faceva uscire di pista, lateralmente, il velivolo, che, nell'attraversare una fossa di scolo delimitante il campo coltivato a Sud della pista, subiva il distacco del carrello, con conseguenti danni alle eliche ed alla parte inferiore della fusoliera.

Il velivolo si fermava di lato alla pista, a circa 3 metri dalla stessa; i relativi occupanti ne uscivano illesi.

Accertamenti effettuati/evidenze rilevate.

L'aviosuperficie "Il Gabbiano" è dotata di una pista erbosa, denominata 09/27, avente le seguenti caratteristiche: lunghezza 700 m, larghezza 45 m, pendenza di circa lo 0,7% (in discesa atterrando

per la 27, in salita atterrando per la 09). In avvicinamento per la pista 09, prima della relativa testata, esiste un ostacolo che ha una elevazione di 13,7 m sul livello del mare, rappresentato dalla linea elettrica della ferrovia; in avvicinamento per la 27 non esistono invece ostacoli.

Il peso dell'aeromobile in atterraggio era stimato in circa 4400 libbre, pari a 1995 kg.

Il pilota ha riportato di aver effettuato un circuito "stretto" per pista 27 a 600 piedi di altezza e di aver mantenuto in finale la corretta velocità di avvicinamento, che, però, aumentava di circa 8 mph per la necessità di atterrare proprio in testata pista; ciò innescava un breve "galleggiamento" del velivolo, con conseguente spostamento del punto di contatto sulla pista, avvenuto, secondo alcuni testimoni, a circa 200/250 m dalla testata pista. I medesimi testimoni affermano che il sorvolo della testata 27 era avvenuto ad un'altezza di circa 30/35 piedi.

Dalle tabelle di prestazione dell'aeromobile, con il peso stimato che quest'ultimo aveva al momento dell'atterraggio, risulta necessaria una *landing distance* di circa 470 m, che sarebbe stata comunque sufficiente per l'atterraggio sull'aviosuperficie in questione. Le tabelle non tengono però conto della pendenza negativa della pista, che, se pur minima, ha contribuito a ridurre le capacità di decelerazione del velivolo. Lo stato dell'erba bagnata e lo spostamento del punto di contatto, stimato dai testimoni in circa 200/250 m dalla testata pista 27, hanno fatto sì che la pista a disposizione non fosse sufficiente per il completo arresto dell'aeromobile.

Cause.

L'incidente è riconducibile al fattore umano. Esso è stato sostanzialmente causato da una inadeguata gestione della fase di avvicinamento/atterraggio da parte del pilota, il quale è arrivato alto sulla testata pista 27, senza peraltro tenere nel debito conto il vento presente, lo stato della pista e la pendenza della stessa nella direzione scelta per l'atterraggio.