

INCIDENTE a/m F22C, marche I-GEAZ (N. A/6/04)

Tipo dell'aeromobile e marche	F22C, marche I-GEAZ.
Data e ora	1 febbraio 2004, 10.40 UTC.
Località dell'evento	Circa 800 metri a Nord dell'aviosuperficie AREA 51, comune di Mestrino (PD).
Descrizione dell'evento	<p>L'evento si è verificato dopo il decollo per un volo di trasferimento dall'aviosuperficie Area 51 all'aeroporto di Thiene (VI) a scopo di rifornimento. Il tempo di volo previsto dal pilota era di circa 8 minuti e la quantità di carburante disponibile a bordo, misurata dal pilota durante i controlli pre-volo, era di circa 12 litri.</p> <p>Il consumo di carburante durante le manovre a terra, a detta del pilota, è stato imprevedibilmente elevato a causa di prolungato riscaldamento del motore, prova motore, attesa imbarco passeggero, rullaggio fino al punto attesa pista 36, attesa prolungata a causa di un traffico ultraleggero che orbitava a Nord della pista. Dopo un'attesa di oltre 15-20 minuti, il velivolo decollava, ma raggiunti pochi metri di quota si verificava lo spegnimento del motore.</p> <p>Il pilota riportava il velivolo in assetto orizzontale e provvedeva a dare alcune "pompe" alla manetta del gas, ottenendo un momentaneo ma brevissimo riavvio del motore.</p> <p>Vista l'inutilità della manovra, il pilota effettuava un atterraggio di fortuna con carrello retrato.</p> <p>L'atterraggio avveniva su di un terreno piano e fangoso in modo morbido, dopo una strisciata di circa 30-40 metri il velivolo si arrestava senza arrecare danni a cose o persone e tanto meno agli occupanti del velivolo (si veda la foto 1).</p>
Esercente dell'aeromobile	Persona fisica.
Natura del volo	Turismo.
Persone a bordo	Due, pilota e passeggero.
Danni a persone e cose	Pilota e passeggero incolumi. Lievi danni al flap destro e consistenti danni all'elica.

Informazioni relative al personale di volo

Pilota maschio, età 50 anni, licenza di pilota privato PPL e visita medica in corso di validità.

Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore

Velivolo monomotore ad ala bassa, propulso da un Lycoming 360 A1A.

Informazioni sull'aeroporto

Aviosuperficie Area 51, comune di Mestrino (PD).

Informazioni meteorologiche

Condizioni meteorologiche buone, cielo leggermente nuvoloso ed assenza di vento, temperatura al suolo circa 5° centigradi.

Altre informazioni

Nessuna.

Analisi

L'evento in oggetto, nonostante i lievi danni riportati all'aeromobile, pone in evidenza l'importanza di una adeguata "pianificazione" del volo.

Questa fase, strettamente connessa con una sicura condotta del volo, è stata vissuta dal pilota dell'I-GEAZ in modo superficiale su alcuni punti.

- La quantità del carburante presente a bordo prima della partenza, come dichiarato dal pilota, è stata stimata mediante misurazione diretta con asta graduata inserita nel serbatoio, con la possibile imprecisione derivante dall'assetto del velivolo a terra.
- Nella stima della quantità di carburante utilizzabile per il volo non sono state sufficientemente valutate le limitazioni di pescaggio della pompa in condizioni di basso livello carburante ed assetto cabrato del velivolo al decollo. Il pilota, inoltre, al protrarsi delle operazioni di terra, avrebbe dovuto considerare l'incremento non previsto del consumo di carburante e rinunciare al volo programmato, in quanto l'autonomia residua era insufficiente all'esecuzione del volo.

Causa identificata o probabile

Il volo è stato operato con carburante insufficiente a causa di una pianificazione del volo superficiale e condotta delle operazioni al suolo inadeguate.

Raccomandazioni di sicurezza

Raccomandazione ANSV-18/23/4-1/A/04

Motivazione: superficiale pianificazione del volo.

Destinatari: ENAC, Aero Club d'Italia.

Testo: si ritiene opportuno raccomandare che nell'addestramento e controllo dei piloti venga evidenziata l'importanza di una corretta pianificazione del volo. Con particolare riferimento all'autonomia di volo, la quantità di carburante disponibile a bordo dovrà consentire l'effettuazione del volo previsto più eventuali attese dovute a situazioni impreviste che verosimilmente possano verificarsi durante l'esecuzione del volo stesso.

Allegato A:

fotografia dell'aeromobile subito dopo l'incidente.

Foto 1



Foto aeromobile incidentato.