

# **AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO**

**(istituita con decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66)**

**Via A. Benigni, 53 - 00156 Roma - Italia  
tel. +39 06 82078219 - 06 82078200 - fax +39 06 8273672**

## **RELAZIONI D'INCHIESTA**

**Incidente Robinson R22, marche I-JAHO, Cala della Pergola - Vieste (FG), 23.7.2001**

**Incidente Laverda Falco F8L, marche I-SALE, aeroporto di Rieti, 8.07.2001**

**Incidente Grob Twin Astir, marche D-3944, S. Michele all'Adige (TN), 8.08.2003**

**N. A/19-21/04**

**AGENZIA NAZIONALE  
PER LA SICUREZZA DEL VOLO**

[www.ansv.it](http://www.ansv.it)

e-mail: [safety.info@ansv.it](mailto:safety.info@ansv.it)

## INDICE

OBIETTIVO DELL'INCHIESTA TECNICA .....	III
PREMESSA .....	IV
INCIDENTE a/m Robinson R22 Beta II, marche I-JAHO (N. A/19/04).....	1
INCIDENTE a/m Laverda Falco F8L, marche I-SALE (N. A/20/04) .....	5
INCIDENTE a/m Twin Astir, marche D-3944 (N. A/21/04).....	9

## OBIETTIVO DELL'INCHIESTA TECNICA

Le inchieste tecniche relative agli eventi in questione, così come disposto dall'art. 827 del codice della navigazione, sono state condotte in conformità con quanto previsto dall'Annesso 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva in Italia con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo conduce le inchieste tecniche di sua competenza con ***“il solo obiettivo di prevenire incidenti e inconvenienti, escludendo ogni valutazione di colpa e responsabilità”*** (art. 3, comma 1, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66).

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, per ciascuna inchiesta relativa ad un incidente, redige una relazione, mentre, per ciascuna inchiesta relativa ad un inconveniente, redige un rapporto. Le relazioni ed i rapporti possono contenere raccomandazioni di sicurezza, finalizzate alla prevenzione di incidenti ed inconvenienti (art. 12, commi 1 e 2, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66).

Nelle relazioni è salvaguardato il diritto alla riservatezza delle persone coinvolte nell'evento e di quelle che hanno fornito informazioni nel corso dell'indagine; nei rapporti è altresì salvaguardato l'anonimato delle persone coinvolte nell'evento (art. 12, comma 3, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66).

***“Le relazioni e i rapporti d'inchiesta e le raccomandazioni di sicurezza non riguardano in alcun caso la determinazione di colpe e responsabilità”*** (art. 12, comma 4, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66), hanno il solo scopo di fornire insegnamenti idonei a prevenire futuri incidenti.

## **PREMESSA**

La pubblicazione che segue presenta – in forma volutamente sintetica – le relazioni d’inchiesta deliberate dal Collegio dell’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) a seguito di alcuni incidenti occorsi ad aeromobili dell’aviazione civile.

Negli archivi dell’Agenzia è conservata, in ordine agli incidenti in questione, la documentazione completa relativa all’attività d’indagine svolta dagli investigatori incaricati ai sensi del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66 ed in conformità all’Annesso 13 alla Convenzione relativa all’aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944.

*Fotografie o altra documentazione di seguito riprodotte sono una copia conforme degli originali in possesso dell’Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Nella riproduzione è stato salvaguardato l’anonimato delle persone coinvolte nell’evento, in ossequio alle disposizioni del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66.*

## **INCIDENTE a/m Laverda Falco F8L, marche I-SALE (N. A/20/04)**

<b>Tipo dell'aeromobile e marche</b>	Laverda Falco F8L, marche I-SALE.
<b>Data e ora</b>	8 luglio 2001, 08.59 UTC (10.59 ora locale).
<b>Località dell'evento</b>	Aeroporto di Rieti.
<b>Descrizione dell'evento</b>	Atterraggio con carrello retratto.
<b>Esercente dell'aeromobile</b>	Persona fisica.
<b>Natura del volo</b>	Turismo.
<b>Persone a bordo</b>	Una.
<b>Danni a persone e cose</b>	Pilota incolume. Danneggiamento delle pale dell'elica per urto con il terreno; danneggiamento della carenatura inferiore motore, della parte inferiore della fusoliera e dei flap per urto e strisciamento con il terreno. Nessun danno a terzi, né alla pista.
<b>Informazioni relative al personale di volo</b>	<p>Pilota maschio, 66 anni, licenza di pilota privato di velivolo (APPL) in corso di validità. Abilitato al pilotaggio di velivoli con elica a passo variabile/carrello retrattile, abilitato motoalante.</p> <p>Visita medica di II classe effettuata il 16.05.2001, in corso di validità.</p> <p>Ore di volo totali: circa 210h.</p> <p>Ore di volo sul tipo negli ultimi 90 gg: circa 8h.</p>
<b>Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore</b>	I-SALE, Laverda Falco F8L, IV <sup>a</sup> serie, aeroplano monomotore tre posti, con motore alternativo Lycoming modello Lyc. O-320-B3B, potenza 290 hp.
<b>Informazioni sull'aeroporto</b>	<p>Aeroporto militare aperto all'attività dell'Aero Club locale e dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela; eventuale altro traffico civile deve essere preventivamente autorizzato dalla DCA di Roma Urbe. L'aeroporto dispone di due piste principali parallele in erba: la 16R/34L (lunga 830 m e larga 50 m) e la 16L/34R (lunga 830 m e larga 40 m).</p> <p>Denominazione ICAO: LIQN.</p> <p>Coordinate geografiche: 45° 25' 34" N; 12° 51' 01" E.</p> <p>Altitudine: 389 m s.l.m.</p>

<b>Informazioni meteorologiche</b>	Condizioni CAVOK, vento 240°, 6 nodi.
<b>Altre informazioni</b>	Nessuna.
<b>Analisi</b>	<p>Il giorno 8 luglio 2001, il velivolo I-SALE, proveniente dall'aviosuperficie di Fonte di Papa (RM), senza piano di volo, si portava all'atterraggio sulla pista 34L dell'aeroporto di Rieti, con il carrello retrato; il pilota stesso dichiarava di aver dimenticato di estrarre il carrello durante l'atterraggio. Il velivolo strusciava al suolo per circa 80 m ed imbardeva verso destra, disponendosi a circa 90° rispetto alla direzione di atterraggio.</p> <p>Dallo stralcio delle comunicazioni radio intercorse tra il pilota e l'AFIS di Rieti emerge che il pilota aveva chiesto di fare un lungo finale.</p> <p>Dai fatti accertati non sono emersi elementi tali da sollevare dubbi sullo stato di aeronavigabilità dell'aeromobile ed in particolare sull'efficienza dell'impianto carrello.</p>
<b>Causa identificata o probabile</b>	La causa dell'incidente è da attribuire alla mancata estensione del carrello da parte del pilota, che non ha effettuato le previste procedure della lista controlli (check list) per l'atterraggio (fattore umano).
<b>Raccomandazioni di sicurezza</b>	Considerata la causa dell'incidente, non si ritiene necessario emanare una raccomandazione di sicurezza. E' doveroso, tuttavia, ribadire quanto già enunciato in precedenti raccomandazioni di sicurezza in ordine alla necessità che i piloti si attengano scrupolosamente alla lista controlli (check list) dell'aeromobile.
<b>ALLEGATO A:</b>	documentazione fotografica.

Foto 1



Velivolo incidentato sulla pista.



