

INCONVENIENTE GRAVE aeromobile Fournier RF 5, marche D-KURS

Tipo dell'aeromobile e marche	Fournier RF 5, marche D-KURS.
Data e ora	24 aprile 2006, 11.29 UTC.
Località dell'evento	Aeroporto di Venezia San Nicolò (LIPV).
Descrizione dell'evento	Atterraggio senza carrello su pista chiusa.
Esercente dell'aeromobile	Persona fisica.
Natura del volo	Turismo.
Persone a bordo	Due: pilota e un passeggero.
Danni a persone e cose	L'aeromobile ha riportato danni ad entrambe le pale dell'elica (in legno), che, a seguito del contatto con il suolo, si sono danneggiate senza perdita di frammenti (foto in Allegato A). Non si sono verificati altri danni all'aeromobile, persone o cose.
Informazioni relative al personale di volo	Pilota, maschio, 65 anni, licenza di pilota di aliante in corso di validità; licenza di pilota privato di velivolo in corso di validità. Abilitazioni: Motoaliante; SEP LAND, traino alianti, Vari Eze; radiotelefonica in lingua inglese. Visita medica di 2 classe in corso di validità. Ore di volo totali: 2500, di cui circa 220 sul tipo di aeromobile. Attività di volo effettuata negli ultimi 90 giorni: totale 13 ore, su motoaliante 6 ore. Attività di volo effettuata negli ultimi 60 giorni: totale 10 ore, su motoaliante 6 ore. Attività di volo effettuata negli ultimi 30 giorni: totale 6 ore, su motoaliante 6 ore.

**Informazioni relative
all'aeromobile ed al
propulsore**

Il motoalante Fournier RF 5 nasce da un progetto di René Fournier realizzato dalla Sportavia-Putzer GmbH & Co.KG. L'aeromobile è interamente in struttura lignea (inclusa l'elica) ed è biposto. E' equipaggiato con pattini integrati nella fusoliera per eventuali atterraggi fuori campo con carrello retratto.

Serial number 5036; anno di costruzione 1969. Certificato di navigabilità n. L 22910 rilasciato dall'Autorità aeronautica tedesca il 21 gennaio 2000, in corso di validità.

Informazioni sull'aeroporto

L'aeroporto di Venezia San Nicolò è aperto al traffico VFR. Gli orari di apertura dell'aeroporto, regolarmente pubblicati nell'AIP Italia AGA 3-117.1, sono i seguenti:

- dal 1 aprile al 15 ottobre: orario locale 0800-1800;
- dal 16 ottobre al 31 marzo: orario locale 0800-1600.

Chiuso il lunedì feriale.

Aperto il lunedì festivo.

Informazioni meteorologiche

Per il Nucleo di assistenza al volo LIPV non è prevista l'emissione di bollettini meteo. Il pilota ha dichiarato che le condizioni meteorologiche erano CAVOK.

Altre informazioni

Nessuna.

Analisi

Storia del volo.

Il giorno dell'evento, lunedì 24 aprile 2006, era un giorno prefestivo (nell'ambito di un cosiddetto "ponte lungo" da sabato 22 aprile a martedì 25 aprile), caratterizzato da condizioni meteorologiche CAVOK; il pilota decideva, assieme alla moglie, di decollare dall'aeroporto di Thiene (base di abituale ricovero del motoalante) per recarsi verso la costa adriatica ed atterrare all'aeroporto di Venezia San Nicolò. Il pilota era a conoscenza del fatto che l'aeroporto osservava il turno di chiusura del locale Aero Club (lunedì) ma, considerando che si trattava di un giorno prefestivo, essendo il martedì 25 aprile un giorno di festa

nazionale, pensava che l'aeroporto fosse aperto e decideva di intraprendere il volo. Prima del decollo provvedeva ad inviare alla società di handling di Venezia la notifica di atterraggio sull'aeroporto di Venezia San Nicolò. Veniva poi invitato, telefonicamente, da un operatore della società stessa, ad inviare nuovamente la notifica, in quanto non era leggibile. Successivamente non veniva contattato per comunicazioni relative alla chiusura dell'aeroporto di Venezia San Nicolò. Il decollo avveniva dall'aeroporto di Thiene alle ore 10.40 locali. Il volo veniva effettuato, senza piano di volo, in condizioni VFR, seguendo le rotte standard ad una quota di volo di 1500/2000 piedi. Durante la rotta, il pilota entrava in contatto radio con i seguenti enti: Vicenza TWR, Padova Informazioni, Venezia Radar, Tessera TWR e ascoltava comunicazioni di altri aeromobili diretti a Venezia San Nicolò. Il pilota chiudeva le comunicazioni con Venezia Radar ed entrava in contatto con Tessera TWR che, dopo una verifica della posizione, invitava il pilota a contattare Lido Radio. Il pilota, non riuscendo a contattare Lido Radio, entrava comunque in circuito standard. Effettuato un primo circuito di ricognizione, il pilota decideva di atterrare. Tale decisione era supportata anche dal fatto che il pilota, via radio, aveva ascoltato un altro aeromobile in arrivo a Venezia San Nicolò. Durante la fase di atterraggio, prossimo al contatto con la pista, il pilota si accorgeva della mancata estrazione del carrello e, subito dopo, si verificava il contatto dell'elica col suolo. L'aeromobile continuava la corsa di atterraggio per altri 50 metri circa.

Analisi.

Il tipo di danno riportato dall'aeromobile, solo a carico di entrambe le pale dell'elica (in struttura lignea), indica che, al momento dell'impatto con il terreno, il numero di giri dell'elica era ridotto e la velocità relativa bassa.

Dall'analisi della documentazione ATS ufficiale in vigore [AIP Italia AGA 3-117.1, 5 agosto 2004 (8/04)] emerge che alla voce

“orario di servizio” è riportato quanto segue:

- dal 1 aprile al 15 ottobre: HR 0800-1800 (0700–1700)

- dal 16 ottobre al 31 marzo: HR 0800-1600 (0700–1500)

Chiuso il lunedì feriale.

Aperto il lunedì festivo”.

Detti orari sono stati parzialmente modificati con emissione di tre NOTAM, tutti in vigore dal 26 marzo al 30 aprile 2006, che specificavano gli orari di disponibilità di ARO (0700-1600), AFIS (0700-1600) e Amministrazione aeroportuale (0700-1100 e 1200-1600).

Invariato invece il giorno di chiusura (lunedì feriale).

Il pilota, pertanto, avrebbe potuto, consultando la documentazione ATS ufficiale, avere la certezza della effettiva chiusura dell'aeroporto di Venezia San Nicolò prima della partenza da Thiene.

Causa identificata o probabile

Mancata estrazione del carrello in atterraggio.

La mancata estrazione del carrello durante la fase di atterraggio potrebbe essere riconducibile al fatto che l'attenzione del pilota, al momento dell'evento, era rivolta al fallito contatto con Lido Radio. L'atterraggio su pista chiusa è invece riconducibile ad una non puntuale pianificazione del volo; il pilota, infatti, non ha consultato, in sede di pianificazione del volo, la documentazione ufficiale ATS (AIP Italia). Ha contribuito al verificarsi dell'evento (atterraggio su pista chiusa) la convinzione, da parte del pilota, che, pur essendo il giorno dell'evento un lunedì, l'aeroporto potesse essere aperto, in quanto si trattava di un lunedì prefestivo.

Raccomandazioni di sicurezza

Date le circostanze in cui si è verificato l'evento, non si ritiene necessario emettere specifiche raccomandazioni. Tuttavia, come già segnalato più volte dall'ANSV, sarebbe auspicabile che la preparazione di un volo sia sempre eseguita in modo completo e puntuale, utilizzando la documentazione ATS ufficiale.

Allegato A:

aeromobile con danni all'elica.

Foto 1



Danni all'elica dell'aeromobile.