

# **RAPPORTO D'INCHIESTA**

**INCONVENIENTE GRAVE  
occorso all'aeromobile  
Jabiru J400 marche F-PMIT,  
aeroporto di Cuneo Levaldigi,  
3 luglio 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.

**ATS:** Air Traffic Services, servizi del traffico aereo.

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

**SEP:** Single Engine Piston.

**TWR:** Aerodrome Control Tower, Torre di controllo dell'aeroporto.

**UTC:** Coordinated Universal Time, orario universale coordinato.

**VFR:** Visual Flight Rules, regole del volo a vista.

## **INCONVENIENTE GRAVE** **aeromobile J400 marche F-PMIT**

<b>Tipo dell'aeromobile e marche</b>	Velivolo Jabiru J400 marche F-PMIT.
<b>Data e ora</b>	3 luglio 2010, 08.40 UTC.
<b>Luogo dell'evento</b>	Aeroporto di Cuneo Levaldigi.
<b>Descrizione dell'evento</b>	<p>Nella mattinata del 3 luglio 2010 il pilota dell'aeromobile marche F-PMIT decollava in VFR dall'aviosuperficie Serristori di Castiglion Fiorentino (AR) con destinazione l'aeroporto di Cuneo Levaldigi.</p> <p>Intorno alle 08.35 UTC il F-PMIT contattava la TWR dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi: la comunicazione radio risultava a tratti incomprensibile ed il pilota dimostrava di non avere familiarità con la zona sorvolata.</p> <p>Una volta giunto in prossimità del suddetto aeroporto, il velivolo veniva istruito dalla TWR ad inserirsi nel sottovento destro per pista 03.</p> <p>Al termine del sottovento il velivolo veniva istruito a riportare in finale 03; il velivolo, tuttavia, al termine della virata base proseguiva, riposizionandosi nel sottovento destro per pista 21 (figura 1 in Allegato "A").</p> <p>Alla richiesta di spiegazioni da parte della TWR seguiva una comunicazione incomprensibile. La stessa TWR, a questo punto, chiedeva al pilota se avesse preferito atterrare per la pista 21, essendo il vento di direzione variabile con intensità di 3 nodi. Il pilota confermava l'intenzione di atterrare per la pista 21. Il velivolo veniva quindi autorizzato all'atterraggio sulla pista in questione.</p> <p>L'atterraggio invece avveniva al di fuori della pista asfaltata, su una striscia erbosa ubicata ad Est della pista 21.</p>
<b>Esercente dell'aeromobile</b>	Persona fisica.
<b>Natura del volo</b>	Turismo.
<b>Persone a bordo</b>	Equipaggio 1, passeggeri nessuno.
<b>Danni all'aeromobile</b>	Nessuno.
<b>Altri danni</b>	Nessuno.
<b>Informazioni relative al personale di volo</b>	Pilota: maschio, 63 anni di età, nazionalità francese. In possesso di licenza di pilota privato di velivolo in corso di validità. Abilitazione SEP in corso di validità; abilitazione alla radiotelefonica in lingua francese. Visita medica di classe seconda

in corso di validità. Ore di volo totali: circa 500h, di cui oltre 13h negli ultimi 30 gg.

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

Il Jabiru J400 è un velivolo monomotore (equipaggiato con un Jabiru 3300A), quattro posti, con un peso massimo al decollo di 700 kg, costruito dalla Jabiru Pty of Bundaberg (Australia).

Il velivolo viene fornito anche in kit di montaggio: nel caso di specie il velivolo era stato assemblato dallo stesso proprietario. Certificato di navigabilità (*special d'aeronaf en kit cl. 2*) in corso di validità.

Ore di volo totali del velivolo: oltre 300.

**Informazioni sul luogo dell'evento**

L'aeroporto di Cuneo Levaldigi ha una elevazione di 1267 piedi ed è ubicato in coordinate 44° 32' 51"N 007° 37' 23"E, ad una distanza di 10,4 miglia nautiche NNE di Cuneo.

L'autorità amministrativa aeroportuale è l'ENAC-Direzione aeroportuale di Torino; l'esercente è la Aeroporto di Cuneo Levaldigi GEAC SpA; l'autorità ATS è l'ENAV SpA.

Dispone di una pista in asfalto con designazione 03/21 (QFU 032°/212°, dimensioni 2100x45 m).

**Informazioni meteorologiche**

Le condizioni meteorologiche al momento dell'evento erano buone: la visibilità era di circa 7000 m ed il vento comunicato al momento dell'atterraggio proveniva da 060° con una intensità di 4 nodi.

**Altre informazioni**

Il pilota era in possesso dell'abilitazione alla radiotelefonica unicamente in lingua francese; egli non aveva una particolare dimestichezza con la lingua inglese. Inoltre, come emerge dalle comunicazioni radio terra-bordo-terra, non aveva una puntuale conoscenza dei vari punti di riporto presenti nell'area intorno all'aeroporto.

Il pilota del velivolo ha dichiarato all'ANSV che, arrivato all'ultima virata prima dell'atterraggio, notava una striscia erbosa a fianco della pista asfaltata, per cui aveva pensato che quella striscia fosse in realtà una pista erbosa (come nel caso di Castiglion Fiorentino). Domandava allora alla TWR se fosse possibile atterrare sulla pista erbosa, ricevendo immediatamente l'autorizzazione all'atterraggio. Tale autorizzazione veniva interpretata dallo stesso pilota come una autorizzazione ad atterrare sulla "pista" in erba («J'ai cru qu'il s'agissait d'un accord pour la piste en herbe et je me suis posé, sans dommage, comme j'en avais l'habitude à Castiglion Fiorentino.»). Il pilota ha inoltre aggiunto che probabilmente, vista la rapidità con la quale era pervenuta la risposta da parte della TWR, potrebbe esserci stata una "copertura" dei reciproci messaggi, per cui lui potrebbe non aver percepito la fine della comunicazione della TWR e quest'ultima potrebbe non aver percepito la comunicazione del pilota.

La suddetta dichiarazione trova sostanzialmente riscontro nelle

comunicazioni terra-bordo-terra acquisite dall'ANSV. Dopo aver confermato alla TWR che avrebbe riportato in finale per pista 21, il pilota chiede infatti: «May I use the grass runway?» (il senso di tale comunicazione non è in realtà risultata del tutto chiara alla TWR); la TWR risponde «Fox India Tango you are cleared to land on runway two one, wind zero six zero degrees, four knots.». Segue da parte della TWR la seguente ulteriore comunicazione: «Fox India Tango, why did you go on the grass?».

## **Analisi**

Le condizioni tecnico-manutentive dell'aeromobile sono risultate in linea con quanto richiesto dalle vigenti normative in materia.

Il pilota, ancorché avesse la licenza di pilotaggio e l'abilitazione SEP in corso di validità, non aveva l'abilitazione alla radiotelefonia in lingua inglese. Nell'ambito dell'inchiesta è emerso che il pilota non aveva una particolare dimestichezza con la lingua inglese.

Le condizioni meteorologiche al momento dell'evento non presentavano criticità e non hanno influito sull'accadimento dello stesso.

Le comunicazioni radio intercorse tra il F-PMIT e la TWR dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi sono risultate spesso disturbate, rendendo così difficile la comprensione di quanto comunicato dal pilota del velivolo.

Dalle medesime comunicazioni emerge anche che il pilota non aveva una adeguata conoscenza della zona sorvolata, delle procedure di avvicinamento all'aeroporto e dell'aeroporto stesso: istruito all'atterraggio per pista 03, si è portato infatti all'atterraggio per pista 21, posandosi però al di fuori della pista asfaltata, su una striscia erbosa ubicata ad Est della pista 21. Tutto ciò mette in luce una inadeguata pianificazione del volo da parte del pilota, che non ha puntualmente approfondito gli aspetti tecnici ed operativi relativi all'aeroporto di destinazione.

## **Cause**

La causa dell'evento è riconducibile ad una inadeguata pianificazione del volo da parte del pilota, che si è presentato sull'aeroporto di Cuneo Levaldigi senza conoscerne adeguatamente gli aspetti tecnici ed operativi.

All'evento potrebbe aver contribuito anche una non puntuale conoscenza della lingua inglese.

## **Raccomandazioni di sicurezza**

Alla luce delle evidenze raccolte e delle analisi effettuate, non si ritiene necessario emanare raccomandazioni di sicurezza.

## **Elenco allegati**

Allegato "A":

traiettoria seguita in atterraggio dal velivolo.

Allegato "B":

documentazione fotografica.

*Nei documenti riprodotti in allegato è salvaguardato l'anonimato delle persone coinvolte nell'evento, in ossequio alle disposizioni dell'ordinamento vigente in materia di inchieste di sicurezza.*



Figura 1: traiettoria seguita dal pilota del F-PMIT sull'aeroporto di Cuneo Levaldigi.



Foto 1: Jabiru J400 marche F-PMIT.