

INCONVENIENTE GRAVE
aeromobile PA28-161 marche I-CNPG

Tipo di aeromobile: Piper PA28-161	Marche identificazione: I-CNPG	Data: 26.3.2001. Ora: 14.45 L circa
Natura del volo: istruzionale	Persone a bordo: 4: - pilota istruttore; - allievo pilota; - 2 passeggeri.	Luogo dell'evento: Montanera (CN)
Danni all'aeromobile: - propulsore: due fori sulla parte superiore del basamento con conseguente fuoriuscita di olio e numerosi danneggiamenti dei componenti interni; - cellula: nessuno.	Lesioni a persone: nessuna.	Altri danni: nessuno.
Informazioni su motore		
Tipo: Lycoming 0-320-D3G	S/N: L-9016-39A	
Ore da ultima revisione: 1994.05	Ore totali: 4000.53	

Descrizione dell'evento: nel corso di un volo istruzione l'aeromobile effettuava il decollo dall'aeroporto di Cuneo Levaldigi diretto a Cannes. Durante la salita, attraversando la quota di 3500 piedi, dopo circa 7' dal decollo, si verificava un calo di potenza con innesco di vibrazioni sul motore. Il pilota decideva di invertire la rotta per rientrare sull'aeroporto di partenza comunicando tale intenzione all'AFIS di Cuneo. Dopo circa un minuto, il pilota rilevava un incremento di intensità delle vibrazioni, la fuoriuscita di olio dalla parte anteriore sinistra del musetto dell'aeromobile e la perdita totale della potenza motore. Valutata l'impossibilità di raggiungere l'aeroporto veniva dichiarato il MAYDAY per un atterraggio forzato fuori campo. L'atterraggio avveniva in un campo incolto non arato nei pressi della località Montanera a circa 5 miglia a S-SE dell'aeroporto di Cuneo, senza ulteriori danni all'aeromobile, a terzi ed ai passeggeri.

Accertamenti effettuati/evidenze rilevate: l'indagine relativa al propulsore ha evidenziato come causa dell'avaria il distacco della biella n. 2 dovuto alla rottura di uno dei bulloni di biella. Le parti coinvolte comunque non mostravano segni di grippaggio o surriscaldamento. Le marcature presenti sulle parti indicavano l'impiego dei ricambi previsti. Le coppie di serraggio delle parti non danneggiatesi, misurate, risultavano corrette.

Sulla base di tali evidenze si ritiene verosimile che l'avaria al motore sia avvenuta per rottura di uno dei bulloni di fissaggio del cappello di biella n. 2 con conseguente piegatura e rottura del secondo bullone. Stante l'elevato numero di ore del motore è ragionevole ipotizzare che la natura della rottura fosse progressiva. L'inchiesta, tuttavia, non è riuscita a determinare le cause dell'innesco di tale fenomeno.

Cause: l'evento è stato ragionevolmente causato dalla rottura di uno dei bulloni di fissaggio del cappello della testa di biella numero 2.