

RELAZIONI D'INCHIESTA

Incidente Eurocopter BK 117, marche D-HDSR, Gombio (RE), 17.8.2005

Incidente Socata TB9, marche I-IAGH, aeroporto di Lucca, 14.12.2005

Incidente Mudry CAP 10B, marche I-BLAS, aeroporto di Parma, 18.12.2005

Incidente Eurocopter BK 117, marche I-HVEN, località San Cassiano di Val Parola (Bolzano), 11.6.2004

AGENZIA NAZIONALE
PER LA SICUREZZA DEL VOLO

www.ansv.it

e-mail: safety.info@ansv.it

INDICE

INDICE	I
OBIETTIVO DELL'INCHIESTA TECNICA	III
PREMESSA	IV
INCIDENTE a/m Eurocopter BK 117, marche D-HDSR	1
INCIDENTE a/m Socata TB 9, marche I-IAGH	7
INCIDENTE a/m Mudry CAP 10B, marche I-BLAS	13
INCIDENTE a/m BK 117, marche I-HVEN	21

OBIETTIVO DELL'INCHIESTA TECNICA

Le inchieste tecniche relative agli eventi di cui all'indice, 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 (ANSV) 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), ma 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 dall’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 Socata TB 9, marche I-IAGH

Tipo dell'aeromobile e marche	Socata TB 9, marche I-IAGH.
Data e ora	14 dicembre 2005, ore 10.53 UTC (11.53 ora locale).
Località dell'evento	Aeroporto di Lucca Tassignano.
Descrizione dell'evento	Il 14.12.2005 il velivolo marche I-IAGH, con a bordo il solo allievo pilota, era in volo da circa 30 minuti presso l'aeroporto di Lucca Tassignano. L'allievo pilota, con la supervisione a terra dell'istruttore, stava effettuando una serie di <i>touch and go</i> per pista 10. Al quarto <i>touch and go</i> , l'aeromobile toccava la pista prima con il carrello principale e, al momento del contatto del ruotino anteriore, lo stesso aeromobile imbardava prima a destra e poi a sinistra ed usciva di pista, fermandosi in un campo arato a circa 50 m dalla pista (foto n. 1, 2, 3).
Esercente dell'aeromobile	Aero Club "Carlo del Prete", Lucca.
Natura del volo	Volo scuola.
Persone a bordo	Una.
Danni a persone e cose	Danni al ruotino anteriore, alla paratia parafiamma, al castello motore, elica piegata; incolume il pilota.
Informazioni relative al personale di volo	Allievo pilota maschio di nazionalità italiana, 30 anni, attestato di allievo pilota rilasciato il 9.11.2005, in corso di validità. Ultima visita medica di II classe effettuata il 5.7.2005, in corso di validità.

Ore di volo totali: 37h 46', delle quali 37h 16' a doppio comando; il volo conclusosi con l'incidente è stato il primo volo come solista.

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

I-IAGH velivolo ad ala bassa e carrello triciclo, costruito nel 1992 dalla Socata; peso massimo al decollo 1060 kg, velocità di crociera 128 nodi.

Lunghezza: 8 m.

Altezza: 3 m.

Larghezza: 10 m.

Motore alternativo Lycoming modello O-320-D2A, della potenza di 161 hp.

Immatricolato il 24.4.1992, certificato di navigabilità n.12954/a, con classifiche d'impiego Normale, semiAcrobatica/Turismo, Speciale, Scuola, con scadenza il 6.3.2006, in corso di validità. Certificato assicurativo e licenza stazione radio di bordo in corso di validità.

Ore di volo totali cellula: 3229h 14'.

Ultima ispezione delle 100 h cellula effettuata il 12.11.2005, a 3197h 37' dalla costruzione.

Ore di funzionamento D.U.R. motore: 1998h 14'.

Ultima ispezione delle 100 h motore effettuata il 12.11.2005, a 1966 h 32' D.U.R..

Informazioni sull'aeroporto

Denominazione ICAO: LIQL.

Coordinate geografiche: 43° 49' 45''N, 10° 34' 45'' E.

Altitudine: 12 m slm.

L'aeroporto è dotato di pista in asfalto lunga 910 m e larga 18 m.

Informazioni meteorologiche

Vento calmo, visibilità 9 km.

Altre informazioni

Nessuna.

Analisi

Il pilota stava effettuando una serie *di touch and go* ed al quarto l'aeromobile toccava la pista prima con il carrello principale e, al momento del contatto del ruotino anteriore, lo stesso aeromobile imbarcava prima a destra e poi a sinistra ed usciva di pista, fermandosi in un campo arato a circa 50 m dalla pista.

La piegatura verso l'interno di una sola semipala dell'elica conferma che l'urto con il terreno è avvenuto ad un numero di giri del motore basso e rapidamente decrescente, regime tipico della fase di atterraggio (foto n. 1).

Dalle evidenze raccolte non sono emersi elementi tali da sollevare dubbi sullo stato di aeronavigabilità dell'a/m e pertanto si può escludere il fattore tecnico come causa e/o fattore causale dell'evento. E' molto probabile che il pilota abbia effettuato, al momento del contatto del ruotino anteriore con la pista, una frenata asimmetrica che ha determinato l'imbardata dell'aeromobile con conseguente uscita di pista.

Causa identificata o probabile

La causa dell'incidente è da attribuire alla perdita di controllo del velivolo da parte dell'allievo pilota al momento del contatto del ruotino anteriore con il terreno, in fase di atterraggio, per effetto, molto probabilmente, di una frenata asimmetrica.

Ha probabilmente contribuito al verificarsi dell'evento la scarsa esperienza di volo dell'allievo, che aveva ottenuto l'attestato di allievo pilota circa un mese prima dell'incidente ed era al suo primo volo da solista.

Raccomandazioni di sicurezza

Date le circostanze in cui si è verificato l'incidente, non si ritiene necessario emettere delle specifiche raccomandazioni di sicurezza.

ALLEGATO A:

documentazione fotografica.

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Foto 1



Velivolo fuori pista (si noti l'elica piegata).

Foto 2



Velivolo fuori pista.

Foto 3



Velivolo fuori pista.