

## RELAZIONI D'INCHIESTA

**Incidente B737-200, marche I-JETC, aeroporto di Catania Fontanarossa, 11.6.2003**

**Incidente MD-82, marche I-SMEM, aeroporto di Pisa, 7.10.2003**

**Incidente ASW 20L, marche D-3178, Colle Fiorito (BL), 26.6.2005**

**Incidente S.205-18/R, marche I-LARJ, aeroporto di Venezia S. Nicolò, 2.6.2006**

**Incidente TB 21, marche I-PDRG, aeroporto di Firenze Peretola, 2.7.2006**

**Incidente DV 20, marche OE-AGG, San Vito Romano - Sabaudia (LT), 8.7.2006**

**Incidente F7 Rondone II, marche I-JOHN, aeroporto di Viterbo, 2.9.2006**

## **INCIDENTE aeromobile Socata TB 21, marche I-PDRG**

<b>Tipo dell'aeromobile e marche</b>	Socata TB 21, marche I-PDRG.
<b>Data e ora (UTC)</b>	2 luglio 2006, 08.54 UTC.
<b>Località dell'evento</b>	Aeroporto Firenze Peretola (LIRQ).
<b>Descrizione dell'evento</b>	Atterraggio senza carrello.
<b>Esercente dell'aeromobile</b>	Aero Club Treviso.
<b>Natura del volo</b>	Turismo.
<b>Persone a bordo</b>	Solo pilota.
<b>Danni a persone e cose</b>	<p>Nessuna lesione a persone.</p> <p>Danni all'aeromobile: danneggiamento dell'elica, abrasioni varie sul rivestimento ventrale dell'aeromobile, abrasione della tubazione di scarico del motore, abrasioni e deformazioni sui terminali dei flap destro e sinistro, rottura del predellino sinistro e deformazione di quello destro, rottura antenne apparati di navigazione situate sul ventre anteriore della fusoliera.</p>
<b>Informazioni relative al personale di volo</b>	<p><i>Pilota</i>: maschio, nazionalità italiana, 52 anni, titolare di licenza di pilota privato di velivolo in corso di validità.</p> <p>Abilitazioni: SEP LAND, in corso di validità; radiotelefonìa in lingua inglese. Visita medica di seconda classe in corso di validità Ore di volo totali: 250h, di cui 14h 37' effettuate sull'aeromobile I-PDRG. Attività di volo nei 90/60 giorni precedenti l'incidente: 9h 04'. Attività di volo effettuata nei 30 giorni precedenti l'incidente: 6h 46'.</p>

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

L'aeromobile Socata TB 21, marche di immatricolazione I-PDRG, è un velivolo monomotore a pistoni ad ala bassa. La versione basica prevede 5 posti (pilota e 4 passeggeri). Le caratteristiche dell'aeromobile sono: peso massimo al decollo di 1400 kg., capacità carburante 336 litri; dimensioni principali: lunghezza 7,71 m., larghezza 9,77 m., altezza 2,85 m.

Il motore, costruito dalla Lycoming statunitense, è del tipo LYC. TIO-540, modello TIO-540-AB1AD.

Il certificato di navigabilità era, al momento dell'evento, in corso di validità.

**Informazioni sull'aeroporto**

L'aeroporto di Firenze Peretola (43° 48' 31" N - 11° 12' 10" E) è situato ad una distanza di 2,7 NM a Nord-Nord-Ovest della città di Firenze. E' dotato di una pista avente le seguenti caratteristiche:

dimensioni:	1750 x 30 m.;
QFU:	05/23;
orientamento:	047° - 227°;
fondo pista:	asfalto.

**Informazioni meteorologiche**

Le condizioni meteorologiche al momento dell'evento erano caratterizzate da vento calmo, visibilità superiore ai 10 km.

**Altre informazioni**

Nessuna.

**Analisi**

L'aeromobile era decollato dall'aeroporto di Treviso alle ore 07.51 UTC, con il solo pilota a bordo, per effettuare un volo turistico, con destinazione Firenze. Autorizzato all'atterraggio per pista 05, il pilota ha impostato la fase di avvicinamento alla velocità di circa 80 nodi. Al momento del contatto con la pista il pilota si accorgeva di non aver azionato la leva di estrazione del carrello ed ha continuato comunque la corsa di l'atterrag-

gio, arrestandosi a circa metà pista. Il contatto con la pista è avvenuto dapprima con l'elica e, successivamente, con la parte ventrale della fusoliera. I danni riportati dall'aeromobile hanno confermato una bassa velocità di rotazione del motore al momento dell'impatto con la pista.

Dalla dichiarazione resa dal pilota è emerso che, già nella fase di avvicinamento finale, in cabina di pilotaggio si era regolarmente attivata la segnalazione acustica di mancata estrazione del carrello. Il pilota ha ignorato tale indicazione ed ha continuato la fase di atterraggio, in quanto la propria attenzione era focalizzata al mantenimento dei parametri di velocità e di assetto previsti per tale fase.

**Causa identificata o probabile**

Mancata estrazione del carrello ed esecuzione dei controlli previsti prima dell'atterraggio, nonostante l'attivazione della prevista segnalazione acustica di mancata estrazione carrello.

**Raccomandazioni di sicurezza**

Stante la dinamica dell'incidente non si ritiene necessario emettere alcuna specifica raccomandazione di sicurezza.

**Allegato A:**

documentazione fotografica.

## DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Foto 1



Danni all'elica.

Foto 2



Danni al rivestimento ventrale dell'aeromobile.