

RELAZIONI D'INCHIESTA

Incidente Robin CAP 10 B, marche I-IZAJ, aeroporto di Viterbo, 21.4.2005

Incidente Cessna 152, marche I-PORR, aeroporto dell'Urbe (RM), 27.5.2005

Incidente Cessna 172 N, marche I-PVLC, lago di Como, 25.6.2005

Incidente Maule MX7-235, marche I-GIUN, aeroporto di Ravenna, 7.8.2005

Incidente Cessna 152, marche I-AMDC, aviosuperficie di Arena Po (PV), 27.5.2005

Incidente Antonov An-124, marche UR-82029, aeroporto di Roma Fiumicino, 18.6.2003

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 Robin CAP 10B, marche I-IZAJ (N. A/11/05)	1
INCIDENTE a/m Cessna 152, marche I-PORR (N. A/12/05)	9
INCIDENTE a/m Cessna 172 N, marche I-PVLC (N. A/13/05)	13
INCIDENTE a/m Maule MX7-235, marche I-GIUN (N. A/14/05)	17
INCIDENTE a/m Cessna 152, marche I-AMDC (N. A/15/05)	23
INCIDENTE a/m Antonov An-124, marche UR-82029 (A/16/05)	29

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 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), mahanno 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 dal Collegio dell’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 Cessna 152, marche I-AMDC (N. A/15/05)

Tipo dell'aeromobile e marche	Cessna modello A152, marche I-AMDC.
Data e ora	27 maggio 2005, 12.40 UTC (14.40 ora locale).
Località dell'evento	Aviosuperficie Arena Po (PV).
Descrizione dell'evento	<p>L'aeromobile, decollato dall'aeroporto di Biella, era diretto all'aviosuperficie di Arena Po (PV) per un volo finalizzato ad acquisire pratica di atterraggio e decollo su aviosuperfici.</p> <p>Accanto al pilota ai comandi, abilitato a condurre il Cessna A152, era seduto un pilota istruttore che fungeva da pilota di supporto, esperto di operazioni condotte su aviosuperfici.</p> <p>Nella fase di avvicinamento finale per pista 21 di Arena Po, l'istruttore notava alcuni piloni di una linea elettrica posizionati lateralmente alla soglia pista. Al fine di evitare l'impatto dell'aeromobile contro eventuali cavi in sospensione (poi accertato non esserci, in quanto interrati), lo stesso istruttore assumeva immediatamente il controllo del velivolo ed imponeva allo stesso una decisa cabrata.</p> <p>Dopo la improvvisa manovra, l'istruttore manteneva il controllo dell'aeromobile e valutata la situazione creatasi, riteneva più sicuro proseguire in discesa; approuava quindi l'aereo per recuperare la velocità ed atterrava.</p> <p>L'aeromobile, tuttavia, rimbalzava sul terreno erboso e proseguiva nella corsa di decelerazione oltre il fondo pista; dopo avere evitato una costruzione situata sul prolungamento della pista 21, l'aeromobile si fermava urtando con la semiala sinistra un palo che si trovava al limite della recinzione.</p>
Esercente dell'aeromobile	Aero Club Biella.
Natura del volo	Volo finalizzato ad acquisire pratica di atterraggio e decollo su aviosuperfici.
Persone a bordo	2: pilota abilitato e pilota istruttore in qualità di pilota di supporto.
Danni a persone e cose	<p>Entrambi i piloti incolumi. Deformazione del bordo d'attacco semiala sinistra con interessamento di almeno quattro centine, deformazione del rivestimento dorsale posteriormente al serbatoio alare, intaccatura lungo il bordo d'attacco dell'elica (si vedano le foto in Allegato).</p> <p>Nessun danno a cose.</p>

Informazioni relative al personale di volo

Pilota istruttore con funzioni di pilota di supporto: maschio, età 62 anni, licenza di pilota commerciale di velivolo CPL(A), istruttore VFR/IFR, ore totali di volo circa 16.000, di cui 2.000 sul velivolo Cessna 152. Visita medica in corso di validità.

Pilota: maschio, età 54 anni, licenza di pilota privato di velivolo PPL(A), abilitazione sul velivolo Cessna 152, ore totali di volo circa 300, di cui 12h 41' negli ultimi 90 giorni. Visita medica in corso di validità.

Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore

Velivolo monomotore ad ala alta, propulso da un Lycoming O-235-L2C. Certificato di navigabilità in corso di validità. Alla data del 27 maggio 2005 l'aeromobile aveva totalizzato le seguenti ore:

- cellula: 4802h 19';
- motore: 407h dopo l'ultima revisione;
- elica: 1801h dopo l'ultima revisione.

L'aeromobile aveva ancora a disposizione 43 ore all'ispezione delle 50 ore.

Informazioni sull'aeroporto

Aviosuperficie Arena Po (PV): dotata di pista in erba orientata per 030°/210°, lunga 500 metri e larga 20.

Informazioni meteorologiche

Vento calmo, CAVOK, temperatura al suolo 30° C

Altre informazioni

Nessuna.

Analisi

I piloni osservati dal pilota istruttore/di supporto erano di sostegno ad un elettrodotto di media tensione che attraversava perpendicolarmente la direzione di atterraggio della pista 21, in prossimità della soglia pista. Tuttavia, fra i piloni, in corrispondenza dell'area di avvicinamento finale alla pista, non erano presenti cavi elettrici in sospensione, in quanto gli stessi erano stati opportunamente interrati per non rappresentare ostacolo all'avvicinamento. Il pilota istruttore/di supporto ha identificato tardivamente la linea elettrica e, credendo di trovarsi in una situazione di pericolo, ha impostato una manovra correttiva non adeguata alla situazione del momento, modificando così la traiettoria di discesa. Era evidente, a questo punto, che a seguito della manovra effettuata l'aeromobile verosimilmente sarebbe atterrato in posizione più avanzata, con conseguente riduzione della lunghezza della pista disponibile per la decelerazione e l'arresto; nonostante ciò, lo stesso pilota istruttore/di supporto, valutando molteplici fattori (fra cui la bassa velocità dell'aeromobile, la configurazione *full flap*, l'elevata temperatura esterna, il carico

del velivolo e gli ostacoli situati all'estremità opposta della pista) riteneva più opportuno non riattaccare e proseguire verso la pista. Durante l'atterraggio, a causa dei rimbalzi del velivolo sulla pista, si è verificata una perdita di aderenza ed efficacia della frenata, con conseguente fuoriuscita dell'aeromobile dalla pista.

Causa identificata o probabile

Ritenendo di trovarsi in una condizione di grave ed imminente pericolo, il pilota istruttore/di supporto ha effettuato una manovra correttiva brusca e non pianificata. La manovra, tuttavia, non era adeguata alla reale situazione operativa ed ha determinato la perdita di controllo dell'aeromobile durante la fase di atterraggio. All'evento hanno contribuito la mancata effettuazione di una attenta ricognizione sull'aviosuperficie prima dell'atterraggio, nonché un non ottimale coordinamento tra i due piloti.

Raccomandazioni di sicurezza

Nessuna.

ALLEGATO A:

documentazione fotografica.

Documentazione Fotografica

Foto 1



Semiala sinistra.

Foto 2



Semiala sinistra.

Foto 3



Serbatoio alare.

Foto 4



Bordo d'attacco dell'elica.

