

INCIDENTE a/m Learjet 35A, marche EC-GXX (N. A/19/03)

Premessa

L'evento, occorso in data 18 agosto 2002, è stato comunicato all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo il 29 agosto dalla Direzione della circoscrizione aeroportuale (DCA) competente per territorio, la quale, a sua volta, era venuta a conoscenza dell'evento il 28 agosto, quando personale del proprio ufficio traffico, durante l'ispezione giornaliera, notava un aeromobile tipo Learjet 35A di nazionalità spagnola parcheggiato in un hangar dell'aeroporto. I controlli effettuati dalla DCA evidenziavano quanto segue: l'aeromobile era atterrato 10 giorni prima proveniente da Biarritz con il solo equipaggio a bordo; dai registri aeroportuali (ENAC ed ENAV locali) non risultava essere stata effettuata da parte dell'equipaggio alcuna segnalazione di inconveniente né risultava alcuna richiesta di priorità all'atterraggio; non era stato possibile rintracciare i membri di equipaggio, che, nel frattempo, avevano lasciato la Sardegna. La descrizione dell'evento di seguito riportata è tratta dalla dichiarazione richiesta dall'Agenzia e rilasciata dal comandante responsabile del volo, pervenuta il 27 febbraio 2003.

Tipo dell'aeromobile e marche

Learjet 35A, marche EC-GXX.

Data e ora

18 agosto 2002, 12.25 UTC.

Località dell'evento

Aeroporto di Olbia Costa Smeralda.

Descrizione dell'evento

Da quanto dichiarato dal pilota responsabile, a partire dal 14 agosto l'equipaggio aveva effettuato una serie di voli per diversi clienti. Tra i diversi voli operati normalmente, ne era stato svolto uno, il giorno 17 agosto, da Malaga ad Avila (nelle Asturie). Il volo procedeva regolarmente fino all'avvicinamento ad Avila, inizialmente per pista 29 e successivamente, a seguito di un cambiamento della pista in uso, per pista 11 con un avvicinamento a vista. L'aeromobile effettuava un atterraggio pesante e l'equipaggio, immediatamente dopo, eseguiva una ispezione esterna dell'aeromobile senza riscontrare alcun danno. La mattina seguente veniva effettuato un volo da Avila a Biarritz. Il decollo avveniva regolarmente e l'equipaggio non notava alcuna anomalia. Durante l'atterraggio all'aeroporto di Biarritz l'equipaggio rilevava l'accensione di una spia luminosa relativa al Flight Data Recorder e si informava se la presenza di tale avviso avrebbe comportato eventuali limitazioni operative per i voli successivi, secondo quanto previsto dalle MEL (Minimum

Equipment List). L'ultimo volo da Biarritz ad Olbia si svolgeva regolarmente fino al momento in cui l'aeromobile, in fase di discesa, si trovava ad attraversare una zona di forte turbolenza per circa 3 minuti. L'equipaggio non notava alcuna anomalia relativa al funzionamento del velivolo. Dopo l'atterraggio ad Olbia, una volta raggiunto il parcheggio assegnato, l'equipaggio effettuava un'ispezione dell'aeromobile, notando danneggiamenti della struttura in prossimità dei motori. Per tale motivo l'equipaggio decideva di richiedere un'ispezione più approfondita del velivolo da parte di tecnici.

Esercente dell'aeromobile

Sky Service Aviation S.L., Madrid.

Natura del volo

Trasporto pubblico passeggeri (posizionamento).

Persone a bordo

Due piloti.

Danni a persone e cose

Nessuna lesione a persone. Per quanto concerne l'aeromobile, sono visibili danni (corrugamento) alla fusoliera in prossimità del punto di attacco delle semiali (si veda allegato A).

Informazioni relative al personale di volo

Comandante: maschio, 42 anni, nazionalità spagnola, titolare di licenza di pilota di linea in corso di validità. Abilitazioni in corso di validità: Learjet 35, velivoli plurimotori a pistoni (ME piston), velivoli monomotore a pistoni (SE piston), radiotelefonia in lingua inglese, istruttore FI (A), IRI (A). Attività di volo effettuata su aeromobili tipo Learjet 35 in qualità di comandante dal 1° ottobre 1998 alla data dell'incidente: 1.510 ore circa. Attività su Learjet 35 negli ultimi 30 giorni precedenti l'incidente: 15 ore circa. Visita medica di prima classe sostenuta con esito positivo in data 13 maggio 2002, in corso di validità.

Copilota: maschio, 28 anni, nazionalità spagnola, titolare di licenza di pilota di linea in corso di validità. Abilitato al pilotaggio di aeromobili tipo Learjet 35, velivoli plurimotori a pistoni (ME piston), velivoli monomotore a pistoni (SE piston). Attività di volo totale 1.850h 30'; attività effettuata su aeromobili tipo LearJet 35A in qualità di copilota dal 5 gennaio 2001 al 26 aprile 2002: 660 ore circa, di cui 56 su simulatore. Visita medica di prima classe sostenuta con esito positivo in data 22 marzo 2002, in corso di validità.

Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore

L'aeromobile EC-GXX, costruito dalla Gates Learjet Cor. nel 1979, è dotato di due motori a turbina modello Garret TFE 731-2. Categoria del carrello: triciclo. Il certificato di navigabilità

numero 4323, rilasciato dalla Direzione generale dell'aviazione civile spagnola era, al momento dell'evento, in corso di validità (l'ultima ispezione per il rinnovo della navigabilità era stata effettuata in data 1° ottobre 2001 ed era valida fino al 1° ottobre 2002).

Informazioni sull'aeroporto

L'aeroporto di Olbia Costa Smeralda (LIEO) è aperto H24 ed è dotato di una pista con orientamento magnetico 055°/235°, lunga 2446x45 metri.

Informazioni meteorologiche

Il bollettino meteorologico relativo all'aeroporto di Olbia il 18 agosto 2002 alle 11.50 UTC riportava le seguenti condizioni: pista 06 vento proveniente da 050° intensità 11 nodi; visibilità 10 chilometri; presenza di alcuni cumuli accastellati (Towering cumulus – TCU) a 2.000 piedi. Tempesta tropicale turbinosa alle 11.45 UTC.

Altre informazioni

Nessuna.

Analisi

In relazione al funzionamento del Flight Data Recorder (FDR), non si è ritenuto necessario analizzare i dati registrati da tale apparato in quanto non correttamente funzionante durante il volo in questione. L'accensione della spia luminosa del Flight Data Recorder indica infatti che l'apparato in quel momento non stava funzionando. Tale malfunzionamento può essere dovuto o ad un guasto dell'apparecchio oppure alla mancanza di alimentazione elettrica all'apparato stesso. Le deformazioni a carico della fusoliera, in particolare i danneggiamenti in corrispondenza dell'attacco tra la semiala e la fusoliera, sembrano essere compatibili con sollecitazioni anomale cui potrebbe essere stato sottoposto l'aeromobile durante l'atterraggio pesante effettuato ad Avila. Inoltre, il giorno successivo, durante il volo da Biarritz ad Olbia, l'aeromobile attraversava, una volta iniziata la discesa verso l'aeroporto di Olbia, una zona di intensa turbolenza per almeno tre minuti: durante tale fase l'aeromobile potrebbe aver subito altre sollecitazioni, tali da rendere più evidenti i danneggiamenti alla struttura, in corrispondenza del bordo di attacco delle semiali, provocati dall'atterraggio pesante effettuato ad Avila. Le condizioni meteorologiche riportate nella dichiarazione resa dal comandante sembrano essere confermate dal bollettino meteorologico relativo all'aeroporto di Olbia, che evidenziava la presenza di cumuli torreggianti (Towering cumulus – TCU) a 2.000 piedi ed una tempesta tropicale turbinosa alle 11.45 UTC.

Causa probabile

Dall'esame degli elementi in possesso di questa Agenzia si può ragionevolmente affermare che la causa dell'incidente sia riconducibile ad un atterraggio pesante effettuato sull'aeroporto di Avila, cui è seguito l'attraversamento in volo di una zona di forte turbolenza durante il trasferimento in Italia.

Raccomandazioni di sicurezza

Data la causa dell'incidente e le circostanze in cui si è verificato, non si è ritenuto necessario emettere delle raccomandazioni di sicurezza.

Allegato A:

documentazione fotografica.

Allegato B:

relazione del comandante dell'aeromobile.

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Foto 1



Vista dell'aeromobile.

Foto 2



Particolare danni attacco semiala-fusoliera.

Foto 3



Particolare danni attacco semiala-fusoliera.

Foto 4



Notare il corrugamento della struttura.

DICHIAZIONE DEL COMANDANTE

DE

A :

INFORME INCIDENTE VUELO

TRAYECTO : LEMG-LEAS-LFBZ-LIEO.**FECHA : 17 y 18 de Agosto de 2002.****TRIPULACION :**

Tras haber despegado el Miércoles día 14 de Agosto de 2002 ,se empezaron a realizar varios vuelos para diferentes clientes .Tras varios días de vuelos y operación normal ,se realizó un vuelo de Málaga a Asturias .

Durante la totalidad del vuelo la operación fue normal ,siendo en destino las condiciones meteorológicas favorables. Se inició la aproximación al aeropuerto de Asturias a la pista 29, la cual cambio de servicio durante dicha maniobra , por lo que la tripulación realizó una aproximación visual a la pista 11.Tras configurar el avión para la aproximación final y una vez totalmente estabilizado se procedió a realizar el aterrizaje.

La presentación del avión en dicho aterrizaje fue mayor de lo que normalmente se hace , por lo que se realizó un aterrizaje mas duro que en condiciones normales.

Tras despedir al pasaje se realizó una inspección exterior minuciosa del tren de aterrizaje, planos y de mas componentes por si se hubiese podido derivar algún tipo de daño , no habiéndose visto ningún desperfecto aparente, se cerro el vuelo y la tripulación fue al hotel.

Al día siguiente se volvió al aeropuerto para continuar la operación, realizándose las inspecciones prevuelo oportunas. El despegue y el vuelo hacia el aeropuerto de Biarritz fue normal y no se noto ninguna anomalía en los parámetros y vuelo del avión .

Tras el aterrizaje en el aeropuerto de Biarritz , bajo unas condiciones meteorológicas aparentemente iguales a las de Asturias , se encendió la luz indicadora de F.D.R.

Tras dejar al pasaje , nos informamos de las limitaciones operativas que este aviso podía conllevar para vuelos posteriores y no nos afectaba de ningún modo ,según la Lista de Equipo Mínimo (MEL) .

En el último salto de Biarritz a Olbia el vuelo se realizo en las mismas condiciones que anteriormente , aunque se pasó por una zona de turbulencia bastante fuerte en el descenso , durante al menos 3 minutos , sin notar ningún tipo de anomalía o deficiencia en el correcto funcionamiento del avión .

Una vez estacionados en el parking del aeropuerto de Olbia , la tripulación detecto ciertas anomalías en las estructuras que soportan los motores al igual que un aparente desplazamiento de estos , por lo que inmediatamente se decidió parar el avión hasta una inspección mas profunda de mantenimiento.

Quedamos a su disposición para cualquier aclaración

Cte . Lesrjet 35