

RELAZIONI D'INCHIESTA

Incidente Standard Cirrus, marche D-0786, Rio Saliceto (RE), 22.5.2004

Incidente Nimbus 4DM, marche D-KUPR, aeroporto di Rieti, 4.8.2005

Incidente Eurocopter AS 350B, marche I-AMNB, lago delle Mole - Sezze (LT), 17.8.2005

Incidente Stinson L-5 Sentinel, marche I-AEEG, aeroporto di Padova, 7.1.2005

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 Standard Cirrus, marche D-0786 (N. A/17/05)	1
INCIDENTE a/m Nimbus 4DM, marche D-KUPR (N. A/18/05).....	7
INCIDENTE a/m Eurocopter AS 350B, marche I-AMNB (N. A/19/05)	13
INCIDENTE a/m Stinson L-5 Sentinel, marche I-AEEG (N. A/20/05)	19

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), 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 di 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 Nimbus 4DM, marche D-KUPR (N. A/18/05)

Tipo dell'aeromobile e marche	Nimbus 4DM, marche D-KUPR.
Data e ora	4 agosto 2005, ore 15.48 UTC (13.48 ora locale).
Località dell'evento	Aeroporto di Rieti (LIQN).
Descrizione dell'evento	Imbardata ed urto dell'estremità alare sinistra al suolo, in fase di atterraggio, con conseguente rotazione dell'aeromobile su se stesso ed urto della trave di coda al suolo.
Esercente dell'aeromobile	Persona fisica.
Natura del volo	Turismo.
Persone a bordo	Due.
Danni a persone e cose	Danni strutturali alla fusoliera, rottura della trave di coda. Incolumi gli occupanti.
Informazioni relative al personale di volo	Pilota, maschio, 40 anni, licenza austriaca di pilota di aliante in corso di validità, certificazione medica in corso di validità. Ore di volo totali al luglio 2005: circa 2000. Abituale partecipante a competizioni internazionali di volo a vela, membro della squadra austriaca di volo a vela nella categoria alianti/motoalianti.
Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore	D-KUPR, motoaliante biposto modello Nimbus 4DM, costruito dalla Schempp-Hirth (Allegato A).

Immatricolato in Germania il 12.7.2005. Certificato di navigabilità in corso di validità.

Informazioni sull'aeroporto

L'aeroporto di Rieti è un aeroporto militare aperto all'attività dell'Aero Club locale e dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela; eventuale altro traffico civile deve essere preventivamente autorizzato dalla DCA di Roma Urbe. L'aeroporto dispone di due piste principali parallele in erba: la 16R/34L (lunga 830 m e larga 50 m) e la 16L/34R (lunga 830 m e larga 40 m).

Denominazione ICAO: LIQN.

Coordinate geografiche: 45° 25' 34" N; 12° 51' 01" E.

Altitudine: 389 m s.l.m.

Informazioni meteorologiche

Il METAR delle 15.00 UTC riportava condizioni CAVOK, con vento 310°/13 nodi, quello delle 16.00 UTC condizioni CAVOK con vento 330°/6 nodi (Allegato B).

Altre informazioni

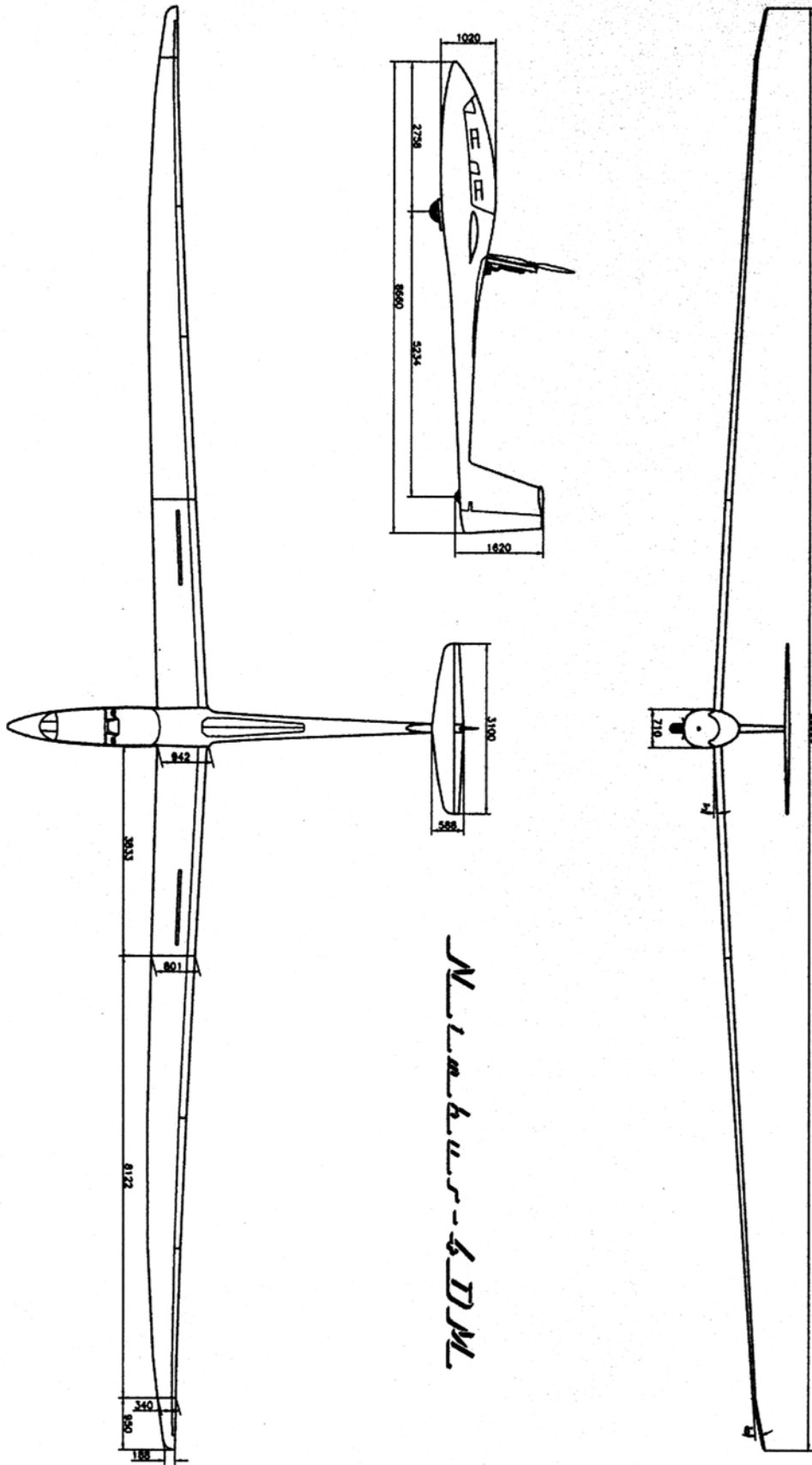
Nessuna.

Analisi

Il giorno 4.8.2005 il motoaliante D-KUPR stava rientrando sull'aeroporto di Rieti, dopo una gara; il pilota si metteva in contatto radio con la direzione di gara e si apprestava all'atterraggio per pista 16R. Egli si rendeva conto di non avere quota sufficiente per poter compiere un circuito ed atterrare in direzione opposta (controvento). Il pilota, pertanto, effettuava l'atterraggio con il vento in coda e, per non finire a fondo pista, decideva di imbardare a sinistra, ma urtava il suolo con l'estremità alare sinistra. L'aeromobile effettuava quindi una rotazione su se stesso e si arrestava urtando la trave di coda, che si spezzava. I due occupanti rimanevano incolumi ed abbandonavano autonomamente l'aeromobile, che veniva immediatamente rimosso, per non creare ostacolo all'atterraggio degli altri aeromobili in gara.

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.

Causa identificata o probabile	La causa dell'incidente è da individuare nella perdita di controllo dell'aeromobile da parte del pilota nell'ultima fase della corsa di atterraggio, durante la quale il pilota ha volontariamente imbarcato per evitare di superare la fine pista. Fattore contributivo: atterraggio con vento in coda.
Raccomandazioni di sicurezza	Date le circostanze in cui si è verificato l'evento, non si ritiene necessario emettere delle specifiche raccomandazioni di sicurezza.
ALLEGATO A:	trattico del motoaliante.
ALLEGATO B:	bollettini meteorologici.



```

=====
*** ENAV S.p.A. ***
*** AERONAUTICAL METEOROLOGICAL INFORMATION AUTOMATED SYSTEM ***
*** METEO DATA INFORMATION ***
ISSUED ON: 04/08/2005 AT 17:34 PAG: 1
=====

```

```

*METAR/SPECI*
041651 METAR LIQN 041700Z 32011KT CAVOK 24/13 Q1013 RMK SCT065 SCT MON LIB=
041542 METAR LIQN 041600Z 33006KT CAVOK 26/14 Q1012 RMK SCT055 SCT MON E
CLD CIME=
041437 METAR LIQN 041500Z 31013KT CAVOK 26/15 Q1012 RMK SCT065 SCT MON LIB
NC=
041347 METAR LIQN 041400Z 31016KT CAVOK 26/15 Q1012 RMK SCT MON LIB SCT065=
041305 LIQN NIL= 041300Z 31015KT CAVOK 26/15 Q1012 RMK MON LIB
041136 METAR LIQN 041200Z 31008KT 9999 SCT040 26/16 Q1012 RMK SCT MON E CLD
CIME=
041050 METAR LIQN 041100Z 30014KT 9999 SCT035 24/15 Q1012 RMK SCT MON E
CIME INC=
040939 METAR LIQN 041000Z 31010KT 9999 SCT045 23/17 Q1013 RMK SCT MON E
CIME INC=
040839 METAR LIQN 040900Z 32012KT 9999 FEW010 SCT040 21/16 Q1013 RMK BKN
MON E GEN INC W LIB=
040805 LIQN NIL=
040705 LIQN NIL=
040605 LIQN NIL=
040505 LIQN NIL=
040405 LIQN NIL=
040305 LIQN NIL=
040205 LIQN NIL=
040105 LIQN NIL=
040005 LIQN NIL=
*****END TEXT*****

```