

RELAZIONI D'INCHIESTA

Incidente Cessna F150J, marche I-LUNE, aeroporto di Rimini, 26.9.2002

Incidente Cessna F150L, marche I-CENE, aeroporto di Verona Boscomantico, 10.2.2006

Incidente Van Grunsven RV9-A, marche I-FEFE, aeroporto di Foligno, 8.3.2006

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 Cessna F150J, marche I-LUNE	1
INCIDENTE a/m Cessna F150L, marche I-CENE	9
INCIDENTE a/m Van Grunsven RV9-A, marche I-FEFE	17

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 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 Van Grunsven RV9-A, marche I-FEFE

Tipo dell'aeromobile e marche	Velivolo Van Grunsven RV9-A (autocostruito), marche I-FEFE.
Data e ora	8 marzo 2006, ore 11.15 UTC (12.15 ora locale).
Località dell'evento	Aeroporto di Foligno.
Descrizione dell'evento	<p>L'aeromobile I-FEFE era partito dall'aviosuperficie di Veiano (Viterbo) per un volo turistico a circuito chiuso (Veiano–zona di Foligno–Veiano), con a bordo un pilota ed un passeggero. Il pilota ha riportato di avere avuto un calo di pressione dell'alimentazione del carburante al motore nella zona di Montefalco (Perugia) e di aver deciso di atterrare sull'aeroporto di Foligno per un controllo tecnico. Il pilota ha confermato che era a conoscenza del NOTAM che vietava l'atterraggio a Foligno, senza preventiva autorizzazione rilasciata dall'ENAC.</p> <p>Alle 11.15 circa, durante l'atterraggio, alla fine della corsa di decelerazione, il velivolo si ribaltava a circa 200 metri dalla soglia pista 35.</p> <p>Le tracce lasciate dall'aeromobile durante la fase di decelerazione evidenziano un'impronta del carrello principale sinistro a 141,6 metri dalla soglia pista 35, un'altra impronta del carrello principale sinistro a 155 metri dalla soglia pista 35 e un'impronta del carrello destro a 173 metri dalla soglia pista 35. A 184,6 metri dalla soglia pista 35 inizia un solco di progressiva profondità lasciato dal ruotino anteriore.</p> <p>Il pilota ed il passeggero sono rimasti all'interno dell'abitacolo dell'aeromobile in posizione rovescia, appesi alle cinture di sicurezza. Nell'impatto si è spezzata la chiavetta che abilita il collegamento della batteria con gli impianti del velivolo.</p>

Il pilota ha poi escluso le utenze inserite ed il selettore del serbatoio carburante.

Dopo aver sganciato le cinture di sicurezza il pilota ed il passeggero sono riusciti ad uscire dall'abitacolo con l'aiuto di una persona sopraggiunta sul luogo dell'evento. Un'ambulanza del servizio 118, avvisata telefonicamente, ha raggiunto il luogo dell'incidente ed ha accompagnato il pilota ed il passeggero al Pronto soccorso di Foligno.

Esercente dell'aeromobile

Persona fisica.

Natura del volo

Turismo.

Persone a bordo

Due (pilota e passeggero).

Danni a persone e cose

Entrambi gli occupanti hanno riportato contusioni e lesioni multiple.

L'aeromobile ha riportato danni sostanziali alla fusoliera (foto n. 1), alla carenatura del tettuccio, al tettuccio (foto n. 2), alla gamba di forza del ruotino anteriore, all'elica (foto n. 3), al timone di direzione (foto n. 4) ed allo stabilizzatore (foto n. 5).

Nessun danno di rilievo a terzi.

**Informazioni relative
al personale di volo**

Pilota, maschio, 58 anni, licenza di pilota privato di velivolo in corso di validità. Visita medica di II classe in corso di validità.

Ore di volo totali: 283h 05'; sul tipo: 142h 06'; ultimi 90 giorni: 11h 20'.

**Informazioni relative
all'aeromobile**

L'aeromobile Van Grunsven RV-09A è di costruzione amatoriale ed è stato immatricolato il giorno 21 luglio 2004 con il numero

di serie 9384, marche I-FEFE. Il certificato di navigabilità speciale era in corso di validità.

Informazioni sull'aeroporto

L'aeroporto di Foligno dispone di una pista in erba delle dimensioni di metri 600x18 metri ed è aperto al traffico civile previo verifica di disponibilità del servizio antincendio, da richiedere almeno 24 ore prima dell'ETA (stimato orario di arrivo).

Informazioni meteorologiche

Vento calmo, visibilità oltre 10 km, QNH 1016.

Altre informazioni

Nessuna.

Analisi

L'analisi delle tracce lasciate al suolo dimostrano che, durante la fase finale di atterraggio, l'aeromobile ha toccato prima con il carrello sinistro, successivamente con il destro ed infine con quello anteriore.

Il solco lasciato dal carrello anteriore mostra l'impronta del battistrada della ruota seguita da una buca piuttosto profonda seguita da un solco che sparisce dopo alcuni metri (foto n. 6).

Infine inizia una traccia di profondità costante lasciata dalla carenatura del carrello anteriore e dall'ogiva dell'elica, che termina in corrispondenza di un punto dove sono evidenti tracce dell'elica in rotazione (foto n. 7).

La deformazione dell'elica fa desumere che al momento dell'impatto con il suolo essa probabilmente girasse (foto n. 8).

L'aeroporto era chiuso al traffico civile e non garantiva l'assistenza dei vigili del fuoco.

Il pilota era già in precedenza atterrato sulla pista di Foligno per 6 volte nell'anno 2004 e per 4 volte nell'anno 2005.

Causa identificata o probabile

La causa dell'evento è da attribuire ad una non ottimale impostazione della manovra di atterraggio, che ha determinato l'impatto asimmetrico dell'aeromobile con il terreno e conseguente perdi-

ta di controllo dell'aeromobile stesso da parte del pilota, con successivo rovesciamento.

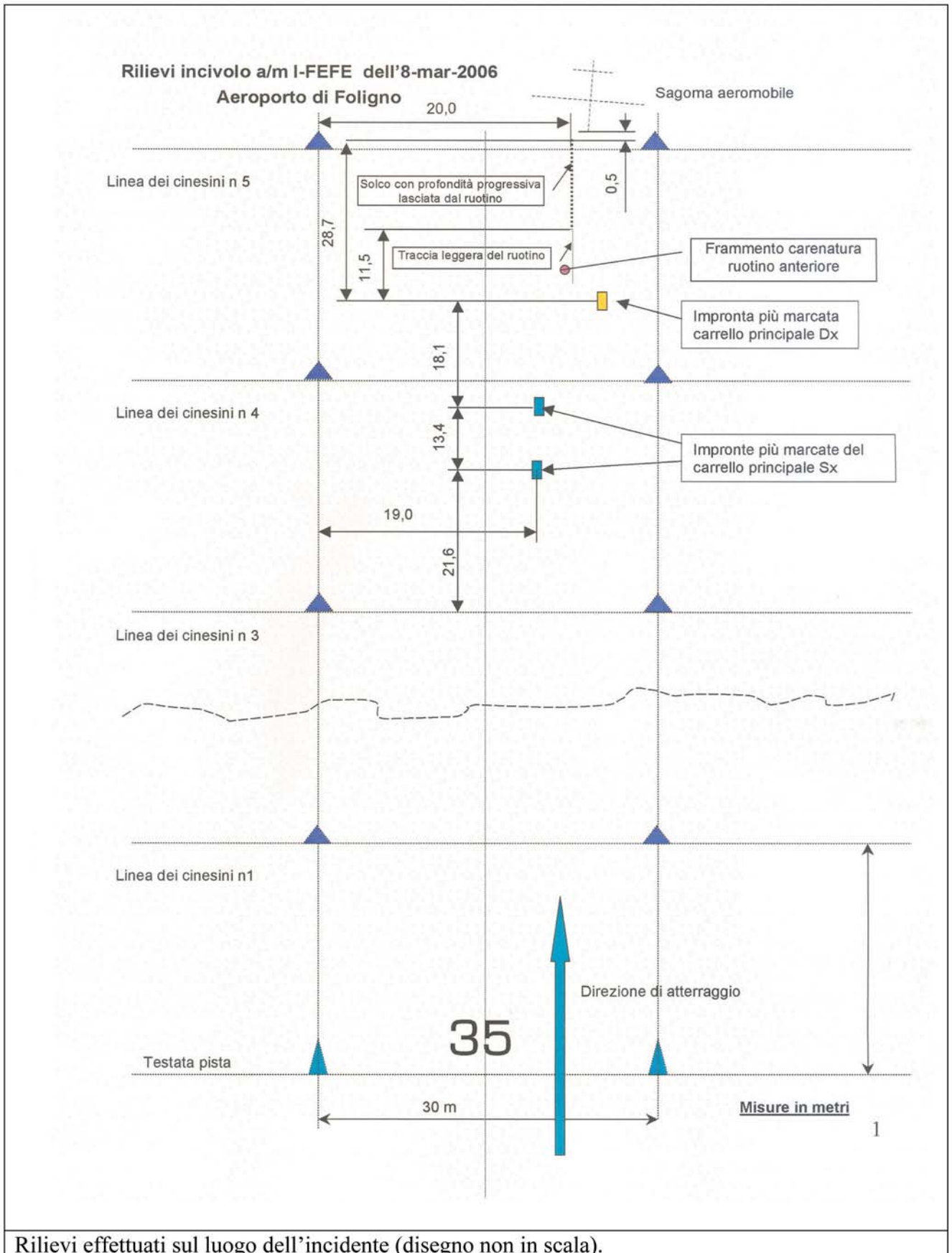
Ha contribuito al verificarsi dell'evento un probabile rimbalzo sul carrello principale con un successivo contatto con il carrello anteriore su una zona di terreno molto morbida.

Raccomandazione di sicurezza

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

ALLEGATO A:

rilievi effettuati sul luogo dell'evento e documentazione fotografica.



Rilievi effettuati sul luogo dell'incidente (disegno non in scala).

Foto 1



Fusoliera danneggiata.

Foto 2



Tettuccio danneggiato.

Foto 3



Elica danneggiata.

Foto 4



Timone danneggiato.

Foto 5



Stabilizzatore danneggiato.

Foto 6



Traccia dell'affossamento del ruotino anteriore.

Foto 7



Tracce della fase di decelerazione.

Foto 8



Deformazione dell'elica.