

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO

(istituita con decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66)

**Via A. Benigni, 53 - 00156 Roma - Italia
tel. +39 06 82078219 - 06 82078200 - fax +39 06 8273672**

RELAZIONI D'INCHIESTA

Incidente DG300 ELAN, marche I-AVAH, Pejo (TN), 22.4.2002

Incidente Rolladen Schneider LS8-18, marche D-1003, Comune di Spriana (SO), 31.3.2002

Incidente Cessna 152, marche I-AMCH, aeroporto Cagliari Elmas, 14.12.2001

Incidente Schweizer Hughes 269C, marche I-TOGI, Frassineto Po (AL), 25.5.2002

Incidente Robinson R22 Beta, marche I-ROBH, aviosuperficie di Rutigliano (BA), 26.1.2002

Incidente Schweizer Hughes 269C, marche I-MIKE, Robella-fraz. Trino (VC), 20.4.2004

Incidente Schweizer Hughes 269C, marche I-TORK, Palazzolo Vercellese (VC), 20.4.2004

Incidente Aerospatiale AS350 B2, marche I-EQR, Riscone di Brunico (BZ), 18.2.2003

N. A/22-29/04

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 DG300 ELAN, marche I-AVAH (N. A/22/04)..... | 1 |
| INCIDENTE a/m Rolladen-Schneider LS8-18, marche D-1003 (N. A/23/04) | 5 |
| INCIDENTE aeromobile CESSNA 152, marche I-AMCH (N. A/24/04)..... | 9 |
| INCIDENTE aeromobile Schweizer Hughes 269C, marche I-TOGI (N. A/25/04)..... | 13 |
| INCIDENTE aeromobile Robinson R22 Beta, marche I-ROBH (N. A/26/04) | 17 |
| INCIDENTE aeromobile Schweizer Hughes 269C, marche I-MIKE (N. A/27/04) | 21 |
| INCIDENTE aeromobile Schweizer Hughes 269C, marche I-TORK (N. A/28/04) | 25 |
| INCIDENTE aeromobile AS 350 B2, marche I-EQUR (N. A/29/04) | 29 |

OBIETTIVO DELL'INCHIESTA TECNICA

Le inchieste tecniche relative agli eventi in questione, 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 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 Schweizer Hughes 269C, marche I-MIKE (N. A/27/04)

| | |
|--|--|
| Tipo dell'aeromobile e marche | Elicottero Schweizer Hughes 269C, marche I-MIKE. |
| Data e ora | 20 aprile 2004, 13.45 UTC (15.45 ora locale). |
| Località dell'evento | Robella, Frazione Trino (VC). |
| Descrizione dell'evento | Impatto con linea elettrica. |
| Esercente dell'aeromobile | Avioservizi s.r.l., Busano (TO). |
| Natura del volo | Lavoro aereo (spargimento sostanze). |
| Persone a bordo | Una. |
| Danni a persone e cose | Aeromobile distrutto, tranciati i cavi elettrici. Pilota incolume. |
| Informazioni relative al personale di volo | Pilota, maschio, 43 anni, licenza di pilota commerciale di elicottero, in corso di validità; abilitazioni al pilotaggio su elicotteri tipo SA318/SE313, HU269; fonia in lingua italiana. Ultima visita medica di prima classe effettuata il 26.3.2004, in corso di validità. Ore di volo totali: circa 660h, di cui 600h sul tipo. Ore di volo negli ultimi 90 gg: 6h, di cui 5h sul tipo. |
| Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore | I-MIKE, elicottero monorotore della Schweizer Aircraft Corp., costruito nel 1991; peso massimo al decollo 930 kg. Propulsore Lycoming HIO-360-D1A, potenza massima continua 192 hp. Certificato di navigabilità in corso di validità; specifica di navigabilità con suddivisioni d'impiego Turismo/Speciale (Scuola)/Lavoro Aereo/Trasporto Pubblico Passeggeri. Ore di volo totali cellula: 3.271h. Ultima ispezione annuale cellula ed ispezione 50 ore motore effettuate il 19.12.2003. |
| Informazioni sull'aeroporto | Non pertinente. |
| Informazioni meteorologiche | Condizioni CAVOK, assenza di vento. |
| Altre informazioni | A seguito dell'incidente, l'esercente emetteva una nota, indirizzata ai piloti della società, nella quale raccomandava, prima dell'inizio dell'attività di lavoro aereo: |

- di effettuare un'attenta ricognizione dei luoghi, prendendo nota di eventuali punti critici;
- di stabilire percorsi e direzioni da seguire, anche in relazione alla posizione del sole ed alla direzione del vento.

Raccomandava inoltre di osservare i limiti di quota prescritti nel manuale di volo.

Analisi

Nella mattinata del 20.4.2004 il pilota dell'elicottero I-MIKE decollava dall'aviosuperficie di Balzola (VC), per compiere attività di spargimento sostanze. Durante l'attività il pilota volava pressoché parallelamente ad una linea elettrica di media tensione; la linea presentava una derivazione a 90°, con una lunga campata, che non veniva vista dal pilota, nonostante egli avesse eseguito una preventiva ricognizione dei luoghi. Il rotore principale impattava la linea in derivazione e tranciava i cavi elettrici, con conseguente brusca cabrata e successivo impatto dell'a/m al suolo, da un'altezza di circa 5 metri. 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 attribuire alla collisione dell'elicottero con la linea elettrica; il fattore causale è rappresentato dalla mancata visione, da parte del pilota, dei cavi elettrici in derivazione, posti a 90° rispetto alla linea principale, parallelamente alla quale l'elicottero si dirigeva. Una più accurata ricognizione dell'area da trattare avrebbe probabilmente potuto evitare l'evento.

Raccomandazioni di sicurezza

Date le circostanze in cui si è verificato l'evento, non si è ritenuto necessario emettere delle specifiche raccomandazioni di sicurezza. Tuttavia è importante evidenziare che la normativa italiana regola la segnalazione degli ostacoli alla navigazione aerea civile all'interno del sedime aeroportuale e nelle sue vicinanze (in particolare nelle direzioni di decollo e di atterraggio), ma non sull'intero territorio. A tal proposito l'ANSV ha emesso la raccomandazione di sicurezza ANSV-40/74-00/1/A/04 (relazione di inchiesta A/16/04).

ALLEGATO A:

documentazione fotografica.

Foto 1



Primo piano dell'elicottero incidentato.

Foto 2



Particolare del relitto.

Foto 3



Posizione dell'a/m nell'impatto (si notino i piloni della linea elettrica principale).