

## INCIDENTE a/m AB 47 G3B, marche EC-AUD (N. A/17/03)

<b>Tipo dell'aeromobile e marche</b>	AB 47 G3B, marche EC-AUD.
<b>Data e ora</b>	30 agosto 2002, 15.53 UTC.
<b>Località dell'evento</b>	Aeroporto di Pontecagnano (SA).
<b>Descrizione dell'evento</b>	<p>Il pilota, con a bordo un passeggero, effettuava il primo volo della giornata partendo dall'aviosuperficie di Altavilla Silentina con destinazione aeroporto di Salerno Pontecagnano. Giunto a Salerno, effettuava carburante imbarcando circa 130 litri, iniziando, subito dopo, un secondo volo, locale, con a bordo un altro passeggero. La durata prevista di questo secondo volo era di 20-25 minuti circa. Al rientro dal volo, ad una quota di circa 800 piedi, il pilota iniziava l'avvicinamento finale impostando un avvicinamento ripido. Giunto a 6-7 metri dal suolo, effettuava la richiamata agendo contemporaneamente sulla manetta e sul collettivo. Il pilota avvertiva un borbottio del motore e notava un repentino calo di giri. L'elicottero impattava violentemente il suolo, ad una distanza di circa 400 metri dall'area di sosta. Gli occupanti, illesi, evacuavano autonomamente l'elicottero. I mezzi antincendio dell'aeroporto intervenivano prontamente limitando i danni provocati dall'incendio.</p>
<b>Esercente dell'aeromobile</b>	Aerial Banners s.r.l., Pontecagnano (SA).
<b>Natura del volo</b>	Turismo.
<b>Persone a bordo</b>	Due: pilota ed un passeggero.
<b>Danni a persone e cose</b>	Nessuna lesione a persone. L'elicottero è andato distrutto sia a causa dell'impatto che del successivo incendio.
<b>Informazioni relative al personale di volo</b>	<p><i>Pilota:</i> maschio, nazionalità italiana, 43 anni, titolare di attestazione provvisoria di licenza di pilota privato di elicottero in corso di validità. Ore di volo totali: 150h, di cui 90h effettuate su AB 47 G3. Visita medica di seconda classe effettuata con esito positivo in data 3.5.2002, in corso di validità.</p>

**Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore**

L'elicottero AB 47 G3B è un monomotore a pistoni. Il motore è del tipo Lycoming TVO 540 B1A. Il certificato di navigabilità n. 504 rilasciato dalla Direzione generale dell'aviazione civile spagnola era, al momento dell'evento, in corso di navigabilità (scadenza 27.7.2003).

**Informazioni sull'aeroporto**

L'aeroporto di Salerno Pontecagnano è dotato di una pista in asfalto la cui lunghezza è di circa 1400 metri e la larghezza di 45 metri. L'orientamento magnetico è 230°/050°. Il tipo di traffico consentito è traffico aereo nazionale e comunitario per attività di trasporto aereo non di linea, lavoro aereo e scuola di pilotaggio. Categoria servizio antincendio aeroportuale: 2ª ICAO.

**Informazioni meteorologiche**

Le condizioni meteorologiche al momento dell'evento erano buone: vento leggero, direzione di provenienza 250°; visibilità superiore a 10 chilometri.

**Altre informazioni**

N.p. (non pertinenti).

**Analisi**

Secondo quanto dichiarato dal pilota, egli stava effettuando un avvicinamento ripido; nella fase di richiamata, pur applicando collettivo e contemporaneamente potenza, l'elicottero continuava la sua discesa fino ad impattare pesantemente il suolo. La manovra di avvicinamento ripido, se non effettuata correttamente, può portare l'elicottero nelle condizioni di "anello vorticoso". Nel momento in cui il pilota iniziava la richiamata, il disco rotore si veniva a trovare in un'area turbolenta. Per contrastare la caduta di portanza, il pilota tendeva ad aumentare il passo azionando il collettivo: la manovra, tuttavia, non sortiva l'effetto desiderato, in quanto aumentava la velocità di circolazione all'interno dell'anello vorticoso, peggiorando la situazione. Il pilota, a questo punto, può anche dare piena potenza, ma l'elicottero continua a perdere quota (power settling = tendenza dell'elicottero a richiedere più potenza quando discende in stato di vortice rispetto a quando vola in hovering).

**Causa identificata o probabile**

Errata esecuzione della manovra di avvicinamento.

**Raccomandazioni di sicurezza**

Data la causa dell'incidente non si ritiene necessario emettere delle raccomandazioni di sicurezza.

**Allegato A:**

documentazione fotografica.

**DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA**

Foto 1



Il relitto dell'elicottero dopo l'intervento dei mezzi antincendio.

Foto 2



Il carburante viene sbarcato dal relitto.

Foto 3



Operazioni di sicurezza precedenti la fase di rimozione del relitto.