



Rapporto finale della Commissione federale d'inchiesta sugli infortuni aeronautici

concernente l'infortunio

dell' aereo Bücker 131 "Jungmann" HB-UST

27 novembre 1962

all'Aeroporto di Bresso (Milano, Italia)

Decisione presa mediante circolare

LA COMMISSIONE FEDERALE D'INCHIESTA SUGLI INFORTUNI AERONAUTICI

nell'affare

infortunio dell'aereo Bucker 131 "Jungmann" HB-UST

27 novembre 1962

all'Aeroporto di Bresao (Milano, Italia)

basandosi sull'articolo 32.2 e d'intesa con l'Ufficio d'inchiesta, conformemente alla procedura sommaria applicata secondo gli articoli 27 segg. dell'Ordinanza del 1° aprile 1960 concernente le inchieste sugli infortuni aeronautici,

d e c i d e :

1. di prendere atto della relazione della Commissione (italiana) d'inchiesta tecnico-formale (non datata), trasmessa alla Commissione federale il 5 febbraio 1964;
2. di rinunciare ad altre inchieste e ad altri provvedimenti.

Circolazione 6/15 febbraio 1964.

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE D'INCHIESTA
TECNICO FORMALE SULL'INCIDENTE DI VOLO OCCORSO
AL VELIVOLO "BÜCKER" Z 131 HB-UST IL GIORNO 27/11/1962
IN LOCALITA' CASCINA - VIA VILLORESI -
NIGUARDA (MILANO)

GENERALITA'

In ottemperanza al tele 114/82/2817 datato 28/11/1962 del Comando I^R.A.- Restamaggiore - VICENZA, la sottonotata Commissione ha proceduto all'inchiesta tecnico-formale relativa all'incidente occorso al velivolo "Bücker" Z 131 HB-UST il 27/11/1962 in località Cascina - Via Villorosi - Niguarda (Milano):

- | | |
|--------------------------------|------------------|
| 1) Col.A.A.r.n.Pil, | Presidente |
| 2) Ten.Col.Aarn.Pil. | Membro S.V. |
| 3) Cap. C.S.A | Membro medico |
| 4) S.Ten.G.A.r.a.t. | Membro tecnico |
| 5) Dirett.Tit.Aerociv, Treviso | Rappr. Civilavia |
| 6) Dott. Ing, | Rappr. R.A.I. |

C A P I T O L O I °

INFORMAZIONI SULL'INCIDENTE

- Luogo dell'incidente: Cascina Niguarda (Milano)
- Data e ora: 27 Nov, 1962 - ore 15.30/A
circa
- Scopo del volo: Allenamento
- Località di partenza: Aeroporto Bresso

C A P I T O L O I I °

INFORMAZIONI SULL'EQUIPAGGIO

- Pilota
- Data di nascita: 1921
- Brevetto: 2° n° 7016 rilasciato il 29/9/1959 con scadenza 3/10/1963 Licence de pilota privé n° 5647 délivrée le 2/2/1962 - valable jusqu'au 27/1/1964
- Ultima visita medica: 4 ottobre 1962 - valevole fino al 3 ottobre 1963
- Ore di volo totali: 265^h59'
- Ore di volo sul tipo di aeromobile incidentato: 91^h00'
- Ore di volo negli ultimi 3 mesi precedenti l'incidente: 37^h51'
- Attività di volo effettuata nel corso delle 48 ore precedenti l'incidente:
0

Abilitazione su a/m:

- 1) PIPER CUB: in data 9/4/1959
- 2) MB.308: in data 15/4/1959
- 3) RONDONE F.7: in data 27/6/1959
- 4) FAIRCHILD: in data sconosciuta

- CO-Pilota
- Data di nascita: 1931
- Brevetto: 2° n° 6176 del 6 febbraio 1958
Convalida Svizzera n° 1421 del

22/10/1962 valida fino al 30
aprile 1963

- Ultima visita medica: 3.5.1961
- Ore di volo totali: 94^h13'
- Ore di volo sul tipo di aeromobile incidentato :
9^h56'
- Ore di volo negli ultimi 3 mesi precedenti l'incidente :
7^h32'
- Attività di volo effettuata nel corso delle 48 ore
precedenti l'incidente :
0^h00'

Abilitazione su a/m:

- 1) MB.308: in data 15.12.1956
- 2) E.4 RONDONE: in data 13.5.1957
- 3) SAIMAN: in data sconosciuta
- 4) STINSON L.5: in data 22.5.1959
- 5) E.7 RONDONE: in data 12.8.1962
- 6) P.19: in data 7.6.1962

C A P I T O L O I I I °

INFORMAZIONE SULL'AEROMOBILE

- Nazionalità: Svizzera
- Marca di immatricolazione: HB-UST
- Tipo dell'a/m: Z 131 - (Bücker - Jungman)
- N° costruzione: 245
- Velivolo monomotore, biposto, doppio comando, costruzione metallica e tela, elica bipala in legno a passo fisso, trattiva
- Ditta costruttrice e luogo: Aero Praha
- Data fabbricazione: 1949
- Ente che ha effettuato l'ultima revisione: in Fehraltorf
- Data dell'ultima revisione: 19.8.1959
- Ore di volo totali: 587
- Ore di volo dopo l'ultima revisione: 127
- Ore di volo effettuate nella giornata: 10'
- Tipo del motore: Walter-Minor 4-III-1
- Matricola: 1138
- Ditta costruttrice: Motorlet M.P. Praha
- Data di fabbricazione: 1947
- Revisioni subite: sconosciute
- Ente che ha effettuato l'ultima revisione: In Fischental
- Data dell'ultima revisione: 16 luglio 1959
- Ore di volo totali: 1103
- Ore di volo dopo l'ultima revisione: 127
- Scadenza garanzia: sconosciuta

- Ore di volo effettuate nella giornata: 10'
- Elica: in legno tipo Aero - matricola 1126 - n° costr.4279
- Ditta costruttrice: Aero
 - Data fabbricazione: sconosciuta
 - Revisioni svolte: sconosciute
 - Ente che ha effettuato l'ultima revisione: di Ennetbürgen
 - Data dell'ultima revisione: 24.7.1959
 - Ore di volo totali: sconosciute
 - Ore di volo dopo l'ultima revisione: 127
 - Ore di volo effettuate nella giornata: 10'

Esercente

Assicurazione: ZURICH
 Versicherungsgesellschaft - Agenzia di
 Oerlikon - rilasciata
 il 15.9.1962 valevole
 fino al 51 maggio 1965

Certificato di immatricolazione: rilasciato in Svizzera
 in data 6.11.1959

Certificato di navigabilità: rilasciato a Berna
 (Svizzera) valevole dal
 6.11.1959 al 21.10.1962
 (vedi copia fotostatica
 e copie dattiloscritte)

Reso massimo totale: kg 680

Peso a vuoto: kg 595

Peso al momento dell'incidente: kg 620 circa

C A P I T O L O I V °

DESCRIZIONE DELL'INCIDENTE

Il giorno 27 novembre 1962 - alle ore 15.20/A - il velivolo Bucker Z 131 HB-UST pilotato decollava dall'Aeroporto di Bresso per un volo di allenamento.

Portatosi alla quota di circa 400 mt. sul cielo del campo effettuava figure acrobatiche; dopo 10' circa di volo, all'uscita di un looping il velivolo si avvitava e urtava violentemente il terreno colla parte ventrale, in un campo situato a circa 1 km dalla testata Sud della striscia erbosa dell'Aeroporto di Bresso.

Entrambi i piloti riportavano gravi ferite e venivano ricoverati presso l'Ospedale Civile di Niguarda.

Nessun danno a terzi, lievi danni alla seminazione in grano.

C A P I T O L O V °

RELAZIONE MEDICA

Come risulta dalla relazione medica di cui all'allegato n° 1 i piloti hanno riportato le seguenti lesioni:

- 1: frattura bilaterale delle epifisi distali delle tibie come da scoppio (esposta a sinistra). Ferite all'arcato sopraccigliare destro con soffusione ecchimotica sottopalpebrale; contusioni ed abrasioni multiple. Schok.

- 2: fratture multiple pluriframmentarie dei femori e delle gambe. Sfracellamento delle articolazioni tibio-tarsiche; grave contusione cranica con sospetto Ematoma; stato comatoso. Le lesioni subite dai piloti sono attinenti e

proporzionate alla lesività del sinistro.

Entrambi i piloti erano in regola colla visita medica obbligatoria. Da testimonianze raccolte in loco è risultato che i piloti, all'atto della partenza per il volo, erano in condizioni normali.

Si può quindi escludere anche in assenza di esami alcoolemici e tossicologici che esistessero condizioni abnormi dei soggetti o lesioni intrinseche antecedenti l'incidente o particolari condizioni psico fisiche favorenti l'incidente stesso.

C A P I T O L O V I °

CONDIZIONI ATMOSFERICHE

Le condizioni meteorologiche durante il volo erano buone come può desumersi dal bollettino meteo (allegato n°3).

C A P I T O L O V I I °

ESAME DEL RELITTO

Ubicazione del relitto

L'esame del relitto è stato effettuato dalla commissione sul luogo dell'incidente il giorno 29.11.1962, nello stesso giorno è stato effettuato il recupero.

L'ubicazione del relitto è indicata sulla carta planimetrica

1:25000 (alleg. n° 12).

Il velivolo è precipitato in un campo situato a circa 800 mt. dalla testata S.-S.W, della striscia erbosa di atterraggio dell'Aeroporto di Presso (foto n° 1),

Il relitto si presentava nel suo complesso sufficientemente compatto (foto n° 2-3).

Sul terreno, il velivolo, impattando di ventre, non ha compiuto alcuna strisciata (foto n° 3-4).

Condizioni delle parti dopo l'incidente

Cellula: Rottura longheroni e montanti delle seminali sinistre. Rottura bordo d'attacco e attacchi alla fusoliera della semiala destra con deformazione longherone. Deformazione lato sinistro della capra del piano centrale (foto n° 3-5).

Fusoliera: distruzione della parte anteriore della fusoliera fino all'abitacolo posteriore. Deformazione notevole della struttura della parte posteriore (foto 2-3-4).

Organi di atterraggio: carrello completamente distrutto (foto n° 5)

Gruppo motopropulsore: Rottura completa castello motore e relativi attacchi alla fusoliera (foto n° 6). Rottura degli accessori impianto lubrificazione. Il motore non presenta danni rilevanti nella parte esterna.

Comandi velivolo: deformati e tranciati in corrispondenza dei posti di pilotaggio a causa dell'impatto col terreno e per l'intervento dei seminatori.

Comandi motore: avariati in seguito all'urto (foto

7-8).

Strumenti: danneggiati a seguito dell'urto
(foto 7 - cruscotto posteriore)
(foto 8 - cruscotto anteriore)

Impianto alimentazione: Sfondamento serbatoio benzina.
Rottura tubi di adduzione. Rottura
pompa benzina e filtro.

Radio: danneggiata a seguito dell'urto.

Considerazioni:

Dai controlli effettuati sul relitto si è riscontrato quanto segue:

- a) Impianto alimentazione - efficiente; pur dopo lo sfondamento del serbatoio a causa dell'impatto col terreno si è riscontrato la presenza di circa 20 litri di carburante.

Il carburatore era funzionante in ogni sua parte - e ben alimentato.

Filtri puliti.

Leva correttore miscela su tutto povera.

- b) Impianto lubrificatore efficiente - filtri olio senza tracce metalliche o di impurità.
- c) Impianto accensione efficiente - posizione magnete zero sul posto di pilotaggio posteriore. Il contatto come da dichiarazione del pilota e stato tolto dallo stesso prima dell'impatto col terreno.
- d) Comandi di governo (timoni - alettoni) liberi.
Flettneri liberi e funzionanti.
Pedaliera sinistra a fondo corsa.

Da quanto sopra esposto si può affermare che il velivolo era efficiente e funzionante in ogni suo organo, per cui l'incidente non è da attribuirsi a cause tecniche.

C A P I T O L O V I I I °

ELENCO DELLE TESTIMONIANZE

- 1) Dichiarazione del pilota ...
- 2) Dichiarazione del Gap. Pil. Osservatore ...
- 3) Dichiarazione del S. Ten. Medico ...
- 4) Dichiarazione del pilota civile 3° ...
- 5) Dichiarazione ...
- 6) Dichiarazione ...

N.B.

Non è possibile allegare la dichiarazione del Pilota perché alla data della compilazione della presente lo stesso non è in condizioni psicofisiche normali.

C A P I T O L O I X °

RICOSTITUZIONE DEL VOLO ED ESAME DELLE CIRCOSTANZE DELL'INCIDENTE

In base alle testimonianze ed agli elementi tecnici raccolti si possono ricostituire come segue le fasi del volo e dell'incidente.

Il velivolo con a bordo i Piloti, dopo l'abituale controllo di funzionamento motore ha decollato dall'Aeroporto di Bresso alle ore 15.20/A per un volo locale.

Il rullaggio ed il decollo sono avvenuti regolarmente; portatosi alla quota di circa 400 mt. i piloti manovrano delle figure acrobatiche, e all'uscita di una di queste il velivolo entrava in vite.

Il pilota (vedi dichiarazione allegata) avendo constatato che la pedaliera risultava bloccata nella posizione tutto a sinistra effettuava una notevole pressione sulla pedaliera destra agendo contemporaneamente sul motore, dando alcune spuntate, e agendo sulla leva di cabra e picchia.

Invitava inoltre l'altro pilota a collaborare nei suoi sforzi, ma questi non dava segno di risposta nè di collaborazione.

Vieta vana ogni altra manovra il pilota toglieva i contatti e chiudeva l'afflusso della benzina; poco dopo il velivolo impattava il terreno colla parte ventrale.

C A P I T O L O X °

CONCLUSIONI

La commissione in base all'esame delle prove testimoniali, delle risultanze dell'inchiesta tecnica e dalla condotta del volo, pur essendo il certificato di navigabilità e immatricolazione scaduto in data 20/10/1962, non ritiene che l'incidente sia da imputare ad avaria meccanica del materiale di volo, ma sia dovuto presumibilmente a malore che ha colpito il pilota durante l'effettuazione di una figura acrobatica.

Tale malore potrebbe essere sopravvenuto nell'istante in cui il pilota si trovava coll'arto inferiore sinistro esteso a piede addotto.

Il ritorno della pedaliera al centro, pur sollecitata violentemente dal pilota, può essere stato impedito dal tipo di calzatura pesante, con suola in gomma, indossata dall'ing. [...], che può aver trovato ostacolo sul pavimento costituito da lamierino zigrinato, o sulla fiancata dalla fusoliera.

Conforta questa ipotesi il tipo di lesione riportata alla gamba sinistra dell'Ing. [...] per cui la tibia si è disarticolata e fuoriuscita all'esterno dell'articolazione

tibiotarsica.

L A C O M M I S S I O N E

Ten.Col.A.A.r.n.Pil.	Membro aio.volo	(firma)
Cap. C.S.A.	Membro medico	(firma)
S.ten.Garat	Membro tecnico	(firma)
Dirett.Tit.Aerociv.Tr	Rappr. Clvilavia	(firma)
Dott.Ing.	Rappr. R.A.I.	(firma)

I L P R E S I D E N T E

Col.A.A.r.n.Pil.	(firma)
------------------	---------