



Rapporto finale della commissione federale d'inchiesta sugli infortuni aeronautici

concernente l'infortunio

dell'aereo Beechcraft Baron 95-55 HB-GOK

del 23 luglio 1962

all'aeroporto di Reggio Calabria (Italia)

Seduta della commissione

Procedura sommaria

LA COMMISSIONE FEDERALE D'INCHIESTA SUGLI INFORTUNI
AERONAUTICI

nell'affare

infortunio dell'aereo Beechcraft Baron 95-55 HB-GOK

del 23 luglio 1962

all'aeroporto di Reggio Calabria (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 del Rapporto di inchiesta tecnico-formale della commissione italiana del 4 settembre 1962, trasmesso alla Commissione il 20 settembre 1962;
2. di rinunciare ad altre inchieste e ad altri provvedimenti.

Circolazione: 21/29 settembre 1962.

RAPPORTO DI INCHIESTA TECNICO-FORMALE
INCIVOIO BEECHCRAET BARON 95-55 HB-GOK DEL 23.7.1962

1° DETTAGLI SULL'INCIDENTE

- a) Luogo = Aeroporto di Reggio Calabria
- b) Data e ora = 23 luglio 1962 ore 11,59/A
- c) Natura del volo = Trasferimento da Massa Cinquale a Reggio Calabria
- d) Scopo del volo = Presentazione aeromobile alle persone che si trovavano a bordo in qualità di acquirenti
- e) Data e ora in cui la Commissione ha ricevuto la notizia = 25.7.1962

COMPONENTI LA COMMISSIONE

Presidente: Ten.Col.Pil. - Com/te interinale Aeroporto Catania

Membri: Magg. - Addetto Sicurezza voli CAV 3 Aeroregione

Cons, l.cl.Dott, - D.A.C. Aeroporto Catania

1° Uff.Pil. - Rappresentante A.N.P.A.C.

Ing. - Rappresentante del R.A.I.

2° DESCRIZIONE SOMMARIA DELL'INCIDENTE

Il velivolo decollato da Massa Cinquale alle ore 09,30 diretto con piano di volo in VFR e CFR all'Aeroporto di Reggio Calabria, alle ore 11,59/A si incidentava sulla pista erbosa dell'Aeroporto di Reggio Calabria per i seguenti motivi: Piane leggermente veloce e vento di fianco a raffiche.

3° DATI RELATIVI ALL'AEROMOBILE

- a) Marche di immatricolazione = HB-GOK
- b) Tipo aeromobile = Beechcraft Baron 95-55
- c) N° di costruzione = TC-53
- d) Tipo dei motori = Continental - 1° n° 90.116 -0-L; 2° n° 90.111 -0-L
- e) Certificato d'immatricolazione = Senza numero datato Berna

16.5.1961

- f) Certificato di navigabilità = Senza data numero con validità 16.5.1965 balido con l'utilizzazione del manuale di volo.
- g) Anno di costruzione = non risulta dai documenti
- h) Nome e indirizzo del proprietario = S.A, Transair Colombier/NE Svizzera
- i) Nome e indirizzo dell' esercente = S.A., Transair
- l) Peso totale massimo = kg 2'214
- m) Carico = Un pilota e quattro passeggeri oltre bagaglio, carburante e lubrificante (Carburante alla partenza kg 300 circa all'arrivo kg 60 circa - Lubrificante alla partenza kg 25 circa all'arrivo kg 25 circa) e dotazioni e installazioni di bordo - Baricentro nei limiti
- n) Precedenti del velivolo = Ore di volo dalla data di costruzione = dal 3.5.1961 al 23.7.1962 ore 332,20' - Ore di volo dall'ultimo controllo periodico = ore 116,30.' -
Dai libretti dell'aeromobile risulta che sono state eseguite le normali operazioni di manutenzione.
- o) Precedenti dei motori = I motori non sono stati revisionati ore totali 332,20'
- p) Assicurazione = Conassurances S.A. 4, rue des Epancheurs, del 21.4.1961

4° INFORMAZIONI SULL'EQUIPAGGIO

Pilota = nato 1929

Domiciliato a Coteaux 2/A Colombier/NE - Titolare del brevetto commerciale svizzero rilasciato il 20.9.1958 valido fino al 2.9.1962 ore di volo totali 1'700 circa di cui 200 sul tipo del velivolo incidentato.

5° PASSEGGERI

- 1) Nato 1936 - titolare del brevetto di 2° grado rilasciato il 22.4.1960 valido al 31.12.1962 (Viaggiava accanto al pilota)

- 2) Nato 1930
- 3) Nato 1929
- 4) Nato 1928

6° COEDIZIONI METEO

Sereno - Visibilità km 20 - QAN 360° - 23 nodi a raffiche.

7° ASSISTENZA ALLA NAVIGAZIONE

Il volo veniva effettuato in CFR e VFR e il velivolo è provvisto di n° 2 VHF rice-trasmittitori n° 1 ricevitore VOR o n° 1 ricevitore Marker e n° 1 ricevitore ADF.

8° EQUIPAGGIAMENTO ANTINCENDIO

Non interessa l'indagine perché non si è verificato incendio.

9° TESTIMONI OCULARI

come da dichiarazione allegata.

10° ALTRE DICHIARAZIONI

Nessuna altra dichiarazione oltre quella del pilota che si allega.

11° ESAME DEL RELITTO E INCHIESTA TECNICA

- 1) Totale asportazione del carrello anteriore
- 2) Deformazioni notevoli della fusoliera nella zona attraversata dall'ala e nella parte anteriore
- 3) Rotture all'estremità dell'ala destra e apparenti danni all'ala sinistra
- 4) Gamba di forza sinistra e ruota gravemente danneggiate
- 5) Eliche di entrambi i motori deformate con conseguenti probabili danni ai motori.

Conclusioni

L'aeromobile danneggiato per il 60 % si presunse riparabile in Ditta salvo accurata visita interna delle strutture.

12° INSTALLAZIONI AL SUOLO

Non interessano le indagini.

13° COMUNICAZIONI

Normali terra-bordo-terra.

14° DISCUSSIONE DEGLI INDIZI E RICOSTRUZIONE DEL VOLO

Il pilota attenendosi alle istruzioni dell'A.I.P. è venuto all'atterraggio per direzione 310 con velocità opportunamente sostenuta avendo un vento di fianco a 50° di 23 nodi a raffiche.

15° CAUSE

La velocità di planè alquanto sostenuta e il vento a raffiche che come risulta dalla cartina anemometrica in possesso dell'Aeroporto di Reggio Calabria, proprio al momento dell'incidente ha toccato la punta di 28 nodi sono le cause dell'incidente stesso.

Il velivolo toccato terra piuttosto duramente si sollevava e verosimilmente messo in condizioni critiche dalla raffica di 28 nodi sopra detta, ricadeva al suolo derapando con le conseguenze sopra elencate.