

INCIDENTE aeromobile Discus 2B, marche D-7764

Tipo dell'aeromobile e marche	Aliante Discus 2B, marche D-7764.
Data e ora	27 marzo 2009, ore 15.13 UTC.
Località dell'evento	Aeroporto di Alzate Brianza (CO).
Descrizione dell'evento	<p>L'aliante D-7764 iniziava la corsa di decollo al seguito del velivolo da traino Robin DR400/180R marche I-ITAF. Alla prevista velocità, l'I-ITAF effettuava la rotazione. Il pilota del velivolo da traino, notando dallo specchietto retrovisore che l'aliante manteneva il muso molto appruato, decideva di mantenere il velivolo in volo livellato, a circa un metro dalla pista, in attesa del decollo dell'aliante. Giunto in prossimità della fine della pista, il pilota dell'I-ITAF iniziava una leggera salita. A questo punto, rilevando che la coda del suo velivolo veniva «tirata verso il basso e verso sinistra, senza strattoni ma con un tiro costante», il pilota dell'I-ITAF, ritenendo che fosse accaduto qualcosa al D-7764, decideva di azionare la leva di sgancio del cavo di traino, al fine di poter proseguire in sicurezza il decollo.</p> <p>Il pilota dell'aliante, resosi conto di essere in posizione troppo bassa («radente la pista») rispetto a quella del velivolo da traino, con il cavo teso in posizione anomala, decideva a sua volta di sganciare il cavo di traino, ma veniva preceduto dall'analoga manovra del pilota del velivolo da traino. Il cavo restava così agganciato unicamente dal lato aliante.</p> <p>Dopo lo sgancio del cavo di traino da parte del pilota dell'I-ITAF, l'aliante guadagnava circa 50 metri di quota; a questo punto, il pilota di quest'ultimo - stando alle sue dichiarazioni - anche sulla base delle indicazioni ricevute via radio da terra decideva di dirigersi, mantenendo una velocità sufficiente al sostentamento, verso delle piante di alto fusto situate oltre la testata Sud della</p>

pista. Arrivato a sfiorare le cime più alte (alberi di circa 20 metri di altezza), lo stesso pilota effettuava «una decisa manovra di cabrata, che permetteva all'aliante, impattando prima con la trave di coda, di appoggiarsi alle piante stesse, dove rimaneva fortunatamente in equilibrio stabile.».

Il pilota è rimasto illeso, mentre l'aliante ha riportato ingenti danni strutturali. Il pilota è stato tratto in salvo dai soccorritori, dato che l'aeromobile è rimasto a circa 10 metri di altezza dal terreno, mentre l'aliante è stato rimosso con l'ausilio di un elicottero.

Esercente dell'aeromobile

Persona fisica.

Natura del volo

Turismo.

Persone a bordo

Una.

Danni a persone e cose

Pilota illeso.

Nessun danno a terzi.

Danni riportati dall'aliante:

- squarcio di circa 0,5 metri sul bordo di entrata della semiala destra;
- completa rottura trave di coda;
- vari danneggiamenti su entrambe le semiali;
- cappottina completamente distrutta.

Informazioni relative

al personale di volo

Pilota dell'aliante: maschio, nazionalità italiana, età 49 anni.

Licenza di pilota di aliante in corso di validità.

Ore di volo totali: 70 circa, di cui meno di 10 effettuate dopo l'esame per il conseguimento della licenza, 2 delle quali circa su monoposto.

Abilitazione alla radiotelefonica in lingua italiana.

Visita medica di classe seconda in corso di validità.

Il pilota ha dichiarato che l'incidente è occorso in occasione del "passaggio macchina".

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

Lo Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH Discus 2B marche D-7764 è stato costruito nel 2001 con S/N 90. Ha un'apertura alare di 15 metri ed una massa massima al decollo di 525 kg.

Il certificato di navigabilità era in corso di validità.

Ore di volo totali aliante: circa 302.

Ore di volo dall'ultima ispezione: 33.

Informazioni sull'aeroporto

L'aeroporto di Alzate Brianza, 1260 piedi di elevazione (384 metri), è ubicato a 4 miglia nautiche ESE da Como.

E' dotato di una pista con le seguenti caratteristiche:

- dimensioni: 600 x 15 metri;
- QFU: 03/21;
- fondo: in asfalto.

Proprietaria delle aree operative e delle strutture aeroportuali è la Cooperativa Volovelistica Aviemme, che ne ha affidato la gestione all'Aero Club Volovelistico Lariano, che ha la responsabilità di gestire le operazioni di volo.

Informazioni meteorologiche

Secondo quanto riportato dal pilota dell'aliante, le condizioni meteorologiche nella zona dell'evento erano buone, con assenza di vento.

Altre informazioni

La lista dei controlli di sicurezza dell'Aero Club Volovelistico Lariano, utilizzata per ogni tipo di aliante e fornita dal pilota del D-7764, riporta per interruzione improvvisa del traino le seguenti opzioni.

- A terra: frenare.
- In volo prima del punto B (2/3 della pista): atterrare in pista.
- In volo dopo il punto B (2/3 della pista): atterrare diritto.
- Sopra i 70 m: rientrare in aeroporto.

Nel caso in esame, il decollo era avvenuto dopo il punto B, al di sotto della quota di 70 metri, per cui la procedura applicabile prevedeva appunto di continuare dritti oltre la testata.

La lista dei controlli pre-decollo dell'Aero Club Volovelistico Lariano prevede il controllo e posizionamento del trim in posizione di decollo da parte del pilota.

Il pilota del D-7764 ha dichiarato che, nel suo caso (peso con paracadute kg 95), il trim era stato regolato in posizione leggermente a picchiare rispetto alla posizione neutra.

Il 2 ottobre 2003 è stata emessa dalla LBA tedesca l'AD (Airworthiness Directive) 2003-280 relativa a vari modelli di aliante Discus e Ventus, inerente il possibile distacco delle masse di bilanciamento degli elevatori, con conseguente probabile perdita di controllo longitudinale.

Analisi

Dall'analisi dei documenti forniti risulta che il pilota dell'aliante fosse in possesso dei titoli necessari alla conduzione dell'aliante in questione. Stava però effettuando il "passaggio macchina" sul Discus 2B; inoltre, aveva una modesta esperienza di pilotaggio in generale (solo 10 ore circa di volo dopo il conseguimento della licenza, il cui esame finale era stato sostenuto pochi mesi prima) e come solista in particolare.

L'aliante era efficiente, come evidenziato dai documenti acquisiti e dalla dichiarazione del pilota stesso, che non ha riscontrato problemi tecnici inerenti i comandi di volo, i quali «erano e sono stati perfettamente efficienti».

L'AD 2003-280 era stata correttamente implementata sull'aliante in oggetto nel febbraio 2004.

Il pilota del D-7764 ha dichiarato che in fase di decollo non ha dato «sufficiente barra a cabrare, affinché l'aliante potesse correttamente seguire il decollo del trainatore». La corsa di decollo si è così prolungata fino al raggiungimento della fine pista quando, in situazione di estrema criticità per i due aeromobili (aliante e trainatore), è intervenuto lo sgancio del cavo di traino da

parte del pilota dell'I-ITAF. A questo punto quest'ultimo ha continuato la salita in sicurezza, mentre il pilota del D-7764 ha applicato le procedure previste dalla lista dei controlli in uso presso l'Aero Club Volovelistico Lariano, continuando il volo sul prolungamento della pista.

Causa identificata o probabile

La causa identificata è da ricondursi all'errato assetto mantenuto dal pilota dell'aliante in fase di decollo, che ha indotto il pilota del velivolo da traino ad effettuare lo sgancio del cavo di traino quasi subito dopo il decollo per evitare la perdita di controllo del velivolo stesso.

All'evento possono aver contribuito la modesta esperienza di pilotaggio in generale del pilota del D-7764 e la sua limitata conoscenza del tipo di macchina.

Raccomandazioni di sicurezza

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

ALLEGATO A:

documentazione fotografica.

ALLEGATO B:

mappa zona di impatto.

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Foto 1



Particolare danni semiala destra e tettuccio.

Foto 2



Vista, da sotto, della zona di impatto e dei danni alla trave di coda.

Figura 1



Visualizzazione del punto di impatto del D-7764.