

INCIDENTE motoaliante SF 25C marche I-IMAC

Tipo dell'aeromobile e marche	Motoaliante Scheibe SF 25C marche I-IMAC.
Data e ora	7 marzo 2008, 11.50 UTC circa.
Località dell'evento	Monte Campo dei Fiori (VA).
Descrizione dell'evento	<p>Il pilota coinvolto nell'incidente si recava, in data 7 marzo 2008, presso l'Aero Club "Adele Orsi" di Calcinate del Pesce (VA), per effettuare con il motoaliante SF 25C marche di immatricolazione I-IMAC un volo locale in un'area geografica di cui aveva piena conoscenza.</p> <p>Dopo il decollo, avvenuto intorno alle 11.30 UTC utilizzando il motore, il motoaliante procedeva senza contatti radio ed apparentemente senza problemi per una ventina di minuti, sino a quando si schiantava frontalmente contro la ripida parete Nord del Monte Campo dei Fiori, nei pressi di Punta Paradiso (VA), nel punto di coordinate geografiche 45° 52' 6.54"N 8° 45' 43.8 E, a circa 7 km in linea d'aria dall'aeroporto di partenza.</p> <p>A seguito dell'impatto si sviluppava un incendio.</p>



Foto n. 1: luogo dell'incidente.

Proprietario/esercente dell'aeromobile	Aero Club "Adele Orsi" di Calcinate del Pesce (VA).
Natura del volo	Turismo.
Persone a bordo	Una (solo pilota).
Danni a persone e cose	L'I-IMAC è andato pressoché completamente distrutto.
Informazioni relative al personale di volo	<p>Pilota: maschio, nazionalità italiana, età 81 anni, in possesso di licenza di pilota di aliante, in corso di validità. Abilitato al pilotaggio di motoalianti.</p> <p>Controllo medico di seconda classe effettuato in data 10 marzo 2007, validità un anno, in corso di validità. In data 8 settembre 2007 il pilota era stato sottoposto a ECG semestrale risultato nella norma.</p> <p>Ore di volo totali: 1655h 07'.</p> <p>Ore di volo negli ultimi 90 gg sul tipo: 2h 00'.</p> <p>Numero di voli negli ultimi 90 giorni: 6.</p> <p>Ore di volo negli ultimi 30 gg sul tipo: 1h 00'.</p> <p>Numero di voli negli ultimi 30 giorni: 3.</p>
Informazioni relative all'aeromobile ed al propulsore	<p>Motoaliante biposto costruito dalla tedesca Scheibe Flugzeugbau GmbH, nel 1978, con numero di serie 44256.</p> <p>Massa massima al decollo 610 kg.</p> <p>Capacità massima di carburante 55 l.</p> <p>Equipaggiato con un motore Limbach tipo L1700EA2 da 60 hp; elica bipala in legno a passo fisso tipo Hoffmann HO11A-150B 75L.</p>

Certificato di revisione della aeronavigabilità in corso di validità (scadenza 3 aprile 2008).

Ore di volo totali aeromobile: 5009h 12'.

Ore di volo totali motore: 239h 50'.

Ore di volo totali elica: 183h 31'

Ultima ispezione 100h eseguita il 9.10.2007 (ore di volo aeromobile 4996h 50').

Inconvenienti segnalati prima dell'evento: nessuno.

Informazioni sull'aeroporto

Non pertinenti.

Informazioni meteorologiche

Le informazioni meteorologiche fornite dal vicino osservatorio posto proprio sul Monte Campo dei Fiori non evidenziavano al momento dell'evento l'esistenza di condizioni di particolare criticità: temperatura esterna 6,6÷6,8 °C; temperatura di rugiada -2,7÷-4,0 °C; vento di intensità pari a 3,6÷3,9 m/s con provenienza W-SW, visibilità superiore ai 10 km e copertura nuvolosa fra i 3/8 ed i 4/8 a 6000 piedi e tra i 5/8 ed i 7/8 a 9000 piedi.

Altre informazioni

Stato del relitto.

L'investigatore incaricato dell'ANSV ha effettuato il sopralluogo operativo il giorno successivo all'incidente. Le operazioni di recupero del relitto, effettuate dal Comando provinciale dei Vigili del fuoco di Varese, sono risultate particolarmente complesse in quanto:

- l'incidente ha provocato una estesa distruzione dell'aeromobile;
- l'impatto si è prodotto su una parete rocciosa praticamente verticale, con scarsa, ma comunque presente, vegetazione;
- l'incidente è stato seguito dallo sviluppo di un incendio, che ha avuto una durata limitata e si è autoestinto.



Foto n. 2: ciò che resta della fusoliera dell'I-IMAC.

Nel corso del primo sopralluogo si è potuta constatare la violenza dell'impatto ed il fatto che esso si sia verificato a pochissimi metri dalla sommità della montagna.



Foto n. 3: cassone alare.



Foto n. 4: parte del longherone alare.

Lo stato dei rottami non ha consentito, neppure nel corso del successivo sopralluogo effettuato presso un hangar dell'Aero Club "Adele Orsi" dove erano stati raccolti i reperti recuperati dell'aeromobile, di acquisire ulteriori evidenze significative utili alla individuazione della causa dell'incidente. L'impatto frontale dell'aeromobile, avvenuto ad alta energia, lascerebbe comunque supporre che al momento dell'incidente il volo fosse condotto con motore in moto. Tale tesi sarebbe supportata anche dal fatto che i frammenti di elica esaminati presentavano segni indicativi di una rottura avvenuta in rotazione.

Non sono state rintracciate parti dell'aeromobile distanti dal punto di impatto: ciò lascia ritenere che l'aeromobile non abbia sofferto di problemi strutturali.

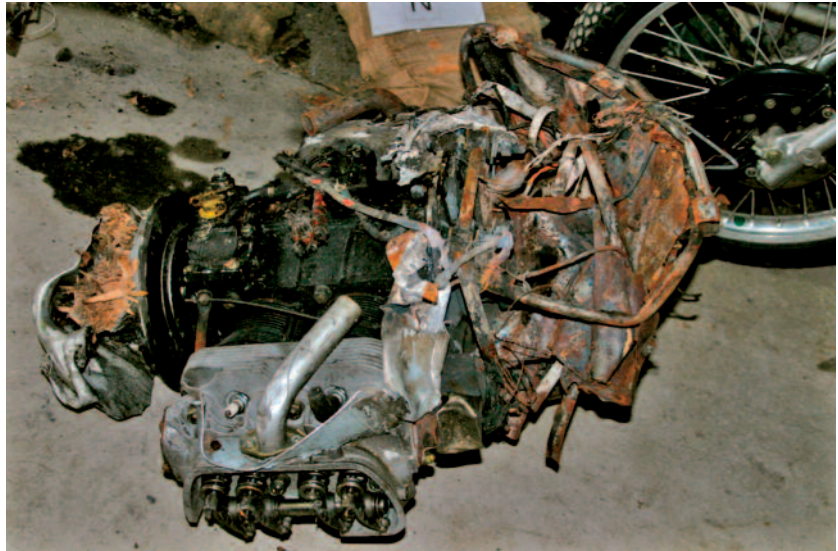


Foto n. 5: il motore.

Informazioni di natura medica e patologica.

L'esame autoptico disposto dall'Autorità giudiziaria ha accertato che il pilota è sicuramente venuto a morte al momento dell'impatto e prima dell'incendio, stante la vastità e la molteplicità delle lesioni di tipo contusivo compressivo; tale asserzione è suffragata anche dal mancato rinvenimento di residui carboniosi nelle alte vie respiratorie. La lesività accertata è quindi coerente con la dinamica dell'evento (impatto contro la montagna). L'autopsia ha anche accertato che il pilota era portatore di una grave patologia.

L'ultima visita medica alla quale il pilota si era sottoposto per il rinnovo della idoneità al volo (visita medica di seconda classe effettuata quasi un anno prima dell'incidente) non aveva evidenziato criticità tali da precludere il rilascio della suddetta idoneità.

Analisi

Dall'esame delle evidenze acquisite emerge quanto segue.

Al momento dell'evento le condizioni meteorologiche non presentavano particolari elementi di criticità, tali da favorire l'accadimento dell'evento.

Le indicazioni desumibili dallo stato del relitto farebbero ritenere che l'impatto sia avvenuto frontalmente, in assetto di volo essenzialmente livellato, con motore in moto. Tuttavia, lo stato dei resti dell'aeromobile non ha consentito, neppure nel corso del successivo sopralluogo effettuato presso un hangar dell'Aero Club "Adele Orsi" dove erano stati raccolti i reperti recuperati dell'aeromobile, di acquisire evidenze significative utili alla individuazione della causa dell'incidente.

L'esame della documentazione tecnica ha evidenziato che l'aeromobile era stata sottoposta alle revisioni previste e che nessun problema era stato rilevato antecedentemente all'incidente.

Il pilota aveva al proprio attivo una notevole esperienza di volo ed aveva una buona conoscenza dell'area geografica nella quale stava conducendo il volo.

Ancorché avesse superato gli 80 anni di età, in sede di prescritte visite mediche il pilota era stato dichiarato idoneo all'attività di volo. In particolare, l'ultima visita medica alla quale il pilota si era sottoposto per il rinnovo della idoneità al volo (visita medica di seconda classe effettuata quasi un anno prima dell'incidente) non aveva evidenziato criticità tali da precludere il rilascio della suddetta idoneità.

L'autopsia disposta dall'Autorità giudiziaria ha accertato che il pilota è sicuramente venuto a morte al momento dell'impatto contro la montagna e prima dell'incendio; dall'autopsia è emerso che il pilota in questione era portatore di una grave patologia.

Causa identificata o probabile

Gli elementi raccolti nel corso dell'inchiesta non consentono di identificare, allo stato dei fatti, la causa dell'evento, né di formulare una causa probabile.

Raccomandazioni di sicurezza

Non si ritiene necessario emanare raccomandazioni di sicurezza.

